За рулем

ISSN 0321-4249

2 • 1980

23 ФЕВРАЛЯ — ДЕНЬ СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Многие тысячи юношей, готовясь к воинской службе, занимаются в ДОСААФ автомотоспортом — спортом умелых и сильных

Воспитанники ДОСААФ идут в армию

Повестку Михаилу Пузгину вручает ветеран Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза полковник запаса И. М. Китаев.

Звучат в притихшем зале напутственные слова.

Взволнованно слушают завтрашние солдаты, их отцы и матери.

Здесь, в подольской автошколе ДОСААФ научились Анатолий Арбузов, Сергей Смирнов и Михаил Пузгин (слева направо) водить автомобиль. И сюда пришли, чтобы сказать спасибо тем, кто их учил, чтобы еще раз подержать в руках руль учебного автомобиля.

ПОД БОЕВЫЕ ЗНАМЕНА

«Дорогие товарищи родители, дорогие наши ребята! Мы собрались здесь, чтобы тепло и торжественно, в полном соответствии с нашим главным законом — Конституцией СССР — и в ладу с гражданской совестью советских людей проводить в армию новое поколение защитников Родины. Сегодня этому поколению страна вручает оружие и вверяет свой покой...»

Такими словами военком Подольска полковник А. Оплетаев открыл собрание, которое было названо официально «Днем призывника». В этом названии коротко был сформулирован смысл, суть происходящего. Но нам оно показалось не совсем точным, потому что к тому, что мы здесь увидели и услышали, больше подходило слово «праздник».

И какой праздник! Городской военкомат и Дом культуры завода имени Калинина постарались что надо. Задолго до назначенного часа распахнулись широкие двери. В фойе гремел духовой оркестр. И прекрасный зрительный зал заполняли нарядные парни и девушки. Звучали шутки, слышался смех. И даже степенные папы, скрывающие волнение за мужской суровостью, и комкающие в руках платочки мамы, уже не раз тайком всплакнувшие, заулыбались, глядя на детей своих, будто видели их уже со стороны и сами удивлялись тому, что ребята выросли и пришел их час.

Когда же зал заполнился, на сцену поднялись те, кому город доверил сказать напутственные слова вчерашним школьникам, молодым рабочим — завтрашним солдатам. Под торжественные звуки гимна в зал внесли знамена. И в карауле у них встали мальчики и девочки, нынешние десятиклассники.

Много хороших слов — теплых и мужественных, грустных и проникновенных — было произнесено в тот день.

Заведующий отделом горкома комсомола Сергей Быков напомнил ребятам о немеркнущей славе подольских курсантов, ушедших 6 октября 1941 года навстречу врагу, ценой своих жизней вырвавших две недели, необходимые для организации обороны, подтягивания войск. «Вы знаете, ребята, — говорил Сергей, — что в городе на средства комсомольцев и руками комсомольцев, вашими руками, создан памятник, увековечивший этот подвиг. Так будьте всегда достойными продолжателями боевой славы... Вы сильные, крепкие, смелые. Вы сумели на областной спартакиаде призывной молодежи завоевать второе место, пропустив вперед только своих же земляков — подольчан из района. И мы верим в вас. Служите и возвращайтесь с честью!»

Мария Леонтьевна Шинкарева, мать одного из ребят, сидевших в зале, была немногословна.

— Вот и выросли, наши детки, — сказала она. — И для нас, матерей, сегодня и грустный и радостный день. Грустный, потому что из-под родительского крова уходят дети — и какое материнское сердце не сожмется в этот час в тревоге. Радостный, потому что провожаем вас — взрослых и сильных — в родную нашу армию, в которой служили деды ваши и отцы, в самую мирную армию. Не забывайте, детки, никогда этого дня, помните наш наказ: служите честно! И пишите нам почаще, мамам очень нужны ваши письма...

Пленка нашего диктофона сохранила выступление ветерана Отечественной войны полковника Легкого Евгения Тихоновича, его взволнованные слова: «Нет ничего священнее отчего дома, того, что мы называем высоким именем Родина. И нет почетнее права и обязанности, чем право и обязанность встать на защиту Родины. Сегодня мы передаем это право и обязанность вам!»

Голос Наташи Борисовой, обратившейся к ребятам от имени девушек, несколько раз срывался от волнения. И от этого слова песни, которые она напомнила: «Вы служите спокойно, ребята! Будем ждать вас, отважных бойцов, так, как матери наши когда-то ждали в юности наших отцов», — прозвучали особенно проникновенно. И им особенно долго аплодировали ребята.

Когда и торжественная часть праздника подошла к концу и отзвучал концерт, мы обратились к нескольким ребятам, повестки которым вручил Герой Советского Союза полковник запаса Николай Михайлович Китаев, и попросили их рассказать о себе.

Все они оказались выпускниками подольской автошколы ДОСААФ, все недавно получили удостоверение водителя.

Михаил Лузгин после восьмого класса пошел в ПТУ № 12 и стал слесарем-ремонтником. Около года проработал на заводе. Долго осаждал военкомат и добился своего — направления в автошколу.

— Почему ты так стремился стать шофером? — спросили мы.

Миша ответил вопросом на вопрос:

— А как же иначе? — И тут же пояснил: — У меня ведь папа двадцать пять лет проработал шофером здесь, в автоколонне, на дальних рейсах. Сейчас он на пенсии. А вместо него работает старший брат. Отслужу — тоже вернусь сюда. У нас это потомственно. И я никакой другой работы не хочу.

В одной группе с Мишей, у того же преподавателя Василия Ивановича Ястребова, у того же мастера вождения Петра Митрофановича Подлипского учился Анатолий Андросов. И он стал шофером по призванию, по велению сердца. Потому что к этому выбору его задолго до окончания средней школы подготовил отец, сам получивший «права» в автошколе ДОСААФ и служивший водителем в армии.

Третий наш знакомый, Сергей Смирнов, успел закончить подольский индустриально-технологический техникум. И тоже попросил работников военкомата, чтобы его зачислили в автошколу.

— Спасибо Заборовскому, он помог, — пояснил Сергей.

— А кто такой Заборовский?

Ребята встрепенулись разом.

— Ну как же! Это прапорщик из военкомата! Помните — он вместе с военкомом вручал сегодня повестки.

Я вспомнил, что, когда военком назвал эту фамилию, в зале зааплодировали. Откуда такая популярность?

Сергей опередил ребят с ответом:

— Да ведь Георгия Харламовича весь город знает! Он уже лет пятнадцать в военкомате. А авторитет заслужил своей справедливостью, честностью, добрым, уважительным отношением к призывникам. Память у него замечательная, один раз ему скажешь — не забудет. И если что пообещает — сделает непременно. Такой человек...

Когда в конце нашей беседы ребята узнали, что мы хотим еще подъехать в автошколу, то переглянулись, и Сергей, снова опережая других, попросил:

— А нас не возьмете с собой?

— А что вы там будете делать?

— Попрощаемся с мастерами... с машиной, — после короткой паузы добавил Миша.

Отказать в такой просьбе было невозможно.

Мы немного не рассчитали: день был субботний, почти все курсанты занятия уже закончили. Однако и тут повезло: одну-единственную группу, оставшуюся в классе, вел как раз преподаватель, который учил Сергея, Анатолий Павлович Гавриленко.

— Как он учился? — повторил вопрос Анатолий Павлович. — Отлично учился. Его выбрали старостой. Думаю, ни Сергей, ни его друзья не посрамят школы, будут отличными солдатами и умелыми водителями. Иначе для чего же мы работали...

Прощаясь, мы снова включили диктофон. И снова зазвучали слова военкома: «Сегодня этому поколению страна вручает оружие и вверяет свой покой...»

Лица парней посуровели. И Сергей, взявший на себя роль старшего, а он и был старшим, глядя в упор и, вроде бы, отвечая не нам, а военкому, сказал: «Мы будем служить честно. Даем слово».

Б. ДЕМЧЕНКО,
В. КНЯЗЕВ (фото),
спецкоры «За рулем»

г. Подольск

За нашу Советскую Родину!

За рулем

2 ● Февраль ● 1980

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

С ЕГО ИМЕНЕМ В СЕРДЦЕ

К 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина

Воины-дзержинцы — традиционные участники праздничных парадов на Красной площади. И так же традиционно в газетных отчетах говорится о высокой выучке, преданности партии, народу солдат, сержантов, офицеров прославленного соединения. На недавнем ноябрьском параде они с гордостью пронесли по главной площади страны свое боевое знамя, увенчанное лентами орденов Ленина и Красного Знамени.

Мы в музее соединения. Ветеран Великой Отечественной войны, один из тех, кто вложил немало труда в поиски исторических документов, экспонатов, Василий Александрович Орлов говорит:

— Трудная, завидная судьба у наших воинов. Пожалуй, ни одной части, ни одному подразделению Вооруженных Сил не посчастливилось быть так тесно, непосредственно связанными с вождем партии и Советского государства Владимиром Ильичем Лениным, как это посчастливилось дзержинцам.

...Февраль 1918-го. Из рабочих и красногвардейцев в Смольном формируется для охраны ВЦИК, Совнаркома и выполнения заданий правительства подразделение, получившее наименование «1-й автобоевой отряд при Всероссийском Центральном Исполнительном Комитете». На вооружении отряда — два броневика типа «Остин», четыре грузовика итальянской фирмы ФИАТ с установленными на них пулеметами, несколько легковых автомобилей, мотоциклы, походная мастерская.

В застекленной витрине — образцы той самой техники, выполненные в миниатюре; фотографии первого командира отряда Юлиана Владиславовича Конопко, его заместителя Антона Матвеевича Соколовского.

— Постепенно расширялись задачи автоотряда, росла его численность, совершенствовалась организация, — поясняет В. А. Орлов. — В марте 1918 года в нем насчитывалось 40 бойцов и командиров, а через год — 60 человек и 56 единиц боевой техники. В годы гражданской войны отряд имел уже несколько взводов, пополнялся техникой.

— Встречались ли автоотрядовцы с В. И. Лениным, Я. М. Свердловым, Ф. Э. Дзержинским?

— Да, и довольно часто, — отвечает Орлов. — Антон Матвеевич Соколовский впоследствии рассказывал, что Яков Михайлович Свердлов, живший поблизости, приходил в отряд на «солдатский чай». В непринужденной обстановке отвечал на злободневные вопросы, разъяснял международное положение, задачи бойцов. Бывал в отряде, постоянно интересовался его делами Феликс Эдмундович Дзержинский. Не раз бойцы видели и слушали Ленина.

Переходим от витрины к витрине, от стенда к стенду. Подлинники и копии архивных документов, овеянные славой знамена, образцы оружия, простреленная красноармейская шинель, фотографии бойцов и командиров с орденами на груди, репродукции с картин — свидетельства героических будней автоброненотрядовцев. Вот они вместе с латышскими стрелками в пикетах на железнодорожных станциях и в охране поезда во время переезда Советского правительства из Петрограда в Москву. Бой с анархистами на станции Малая Вишера... Бой на Малой Дмитровке, на Поварской, у здания телеграфа...

Перед нами постановление Президиума ВЦИК от 25 марта 1919 года.

— Вскоре после кончины Якова Михайловича Свердлова, — поясняет наш гид, — бойцы и командиры обратились с просьбой присвоить отряду его имя. Просьба, как видите, была удовлетворена.

С начала лета 1919 года и, в сущности, до завершения гражданской войны автоброненотрядовцы почти непрерывно на фронтах.

— В каких боях они особо отличились?

— Трудно передать это в кратком обзоре. Уже в июле девятнадцатого их слава гремела в боях против деникинцев под Воронежем, позже — при освобождении Донбасса, разгроме белополяков. Героические страницы в летопись гражданской войны бойцы отряда вписали в сражении за Ростов-на-Дону в составе 1-й Конной армии.

На стендах часто встречаем фотографии Ю. В. Конопко, Е. И. Архипова, Д. Н. Волкова, Н. И. Несмеянова, С. А. Пискунова, А. М. Соколовского, других отрядовцев.

— О любом из них можно книгу писать, — говорит Орлов. И неторопливо ведет рассказ.

...Январь двадцатого. Под Ростовом бушует метель. Части 1-й Конной армии уже несколько дней ведут упорные бои за город. Деникинцы, яростно обороняясь, цепляются за каждый выгодный рубеж, населенный пункт. Сопротивление врага сломлено. Командиры броневиков, они же водители, Архипов и Пискунов получили приказ ударить по отступающей коннице противника. По глубокой балке, проваливаясь в снег, взбираясь по кручам, машина Архипова обошла село Большие Салы и заняла боевую позицию. Вскоре показалась вражеская конница. Когда она приблизилась, пулеметчик Филипп Лылин стал косить ее огнем.

— Ага, удирает, — торжествовал Лылин. — Ну-ка, Егор Иванович, прибавь ходу!

Машина рванулась вперед, и пулемет застрочил вновь. Беляки в панике бежали...

А вот как были захвачены два вражеских танка — редкость в то время. После разгрома деникинцев у хутора Волошин машины С. Пискунова и А. Дамбита далеко опередили кавалеристов. Перед ними оказались два танка противника. Они стояли с открытыми люками, беляки находились рядом. Броневые машины на полном ходу устремились к танкам. Белогвардейцы даже не пошевелились: видимо, приняли броневики за свои.

— Ни с места! — скомандовал Пискунов.

Четверо танкистов, распознав красных, бросились к люкам. Лылин срезал их короткой очередью. Остальные подняли руки. Наши бойцы сняли с танков пулеметы, разоружили пленных, пополнили свой боезапас.

После боя захваченные бронированные машины осмотрели С. М. Буденный, К. Е. Ворошилов и О. И. Городовиков, командовавший 4-й кавдивизией, в которую входил автоброненотряд. Это были танки «Рикардо», переданные деникинцам английскими интервентами. Командарм Буденный распорядился представить своих смельчаков к наградам...

— Можно сказать, исключительна судьба пулеметчика автоотряда Даниила Никифоровича Волкова, — продолжает рассказ Орлов, остановившись около «живого» пулемета «Максим». — Боец не раз отличался храбростью. Однажды, под Нахичеванью (теперь район Ростова-на-Дону) он был тяжело ранен. Деникинский офицер, решив покончить с красноармейцем, второпях выстрелил в него из маузера, но Волков выжил. Много недель пролежал он в госпитале. Пришлось ампутировать ногу. Решение врачей: списать из армии, как говорят, вчистую.

«Пока стучит сердце, я должен бить врага», — писал пулеметчик Ф. Э. Дзержинскому, просясь на фронт. И вот он в своем родном автоброненотряде. Снова походы и бои... Даниил Никифорович и его друг командир и водитель броневика Егор Иванович Архипов, кавалеры многих боевых наград, до самых последних дней жизни (их не стало несколько лет назад) не разлучались с дзержинцами, были неустанными пропагандистами боевых традиций соединения.

Здесь, в этом просторном зале музея, словно дышишь воздухом, которым дышали защитники Октября, невольно проникаешься нескончаемым уважением к их благородным делам и помыслам. Многие экспонаты и документы свидетельствуют о преданности бойцов автоброненотряда партии, Ленину. Даже в вихре фронтовых будней свердловцы не забывали послать вождю весть о боевых успехах. А в день его пятидесятилетия направили восторженное приветствие, в котором читаем такие строки: «Многие лета Владимиру Ильичу! Да здравствует верный защитник интересов трудящихся масс!»

Завершалась в стране гражданская война. Но не для броненотрядовцев. Они ведут ожесточенные бои с бандами Антонова на Тамбовщине, с кулацкими мятежниками в степях Южного Урала, басмаческими бандами в Средней Азии.

— Позади 40 тысяч километров фронтовых дорог, многие из них с боями, — снова вступает в разговор В. А. Орлов.

В одной из витрин любопытная фото-

графия: сплошь ордена Красного Знамени — один к одному, в накладку.

— Можете не считать, — улыбается Орлов, — девяносто девять. Стольким боевыми наградами удостоены воины автоброНеотряда имени Я. М. Свердлова за героизм, проявленный на фронтах гражданской войны. «Красное Знамя», как мы знаем, в те годы был высшим орденом республики.

— Какова дальнейшая судьба свердловцев?

— Автоброневики влились в ОСНАЗ — отряд особого назначения, созданный при Президиуме ВЧК. Позже на базе этого отряда сформировалось соединение, которому было присвоено имя Ф. Э. Дзержинского.

Следом за нами — у экспонатов музея — группы недавно призванных на службу солдат. Здесь утвердилась добрая традиция: до того, как принять Присягу, заступить на пост, сесть за руль боевой машины, выполнить учебно-боевую задачу, молодые приобщаются к историческим святыням. И к тем, что сосредоточены в музее, и к тем, которые бережно хранятся и накапливаются в подразделениях.

...Лучи зимнего солнца падают на гранитный памятник, воздвигнутый Феликсу Эдмундовичу Дзержинскому, освещают широкие и прямые дорожки, ведущие к учебным зданиям, солдатским общежитиям. Направляемся в расположение автомобильного подразделения, одного из прямых наследников и продолжателей дела ветеранов автоброневого отряда.

— Второй год мы выходим на отличный рубеж, — говорит политработник В. Н. Киселев. — Это и лестно и ответственно.

Василий Николаевич называет отличные взводы, подразделения, фамилии лучших из лучших солдат, сержантов, офицеров. Среди воинов за рулем — большинство выпускники досаафовских автошкол.

— Рядовой Артемов! — докладывает стройный, подтянутый солдат. На груди знаки воинской доблести. Владимир Артемов награжден еще и вымпелом «Лучший водитель соединения», имеет свыше двадцати поощрений. И все это за полтора года службы! Недавно он побывал в своей родной Пензе, посетил досаафовскую школу, которая дала ему путевку в шоферскую профессию. Владимир гордится, что он третий, после отца и брата, в семье водитель и не скрывает радости, что ему выпала высокая честь быть воином-дзержинцем.

Беседуем с солдатами недавнего, осеннего призыва. Николай Трошин окончил Ребрихинскую автошколу ДОСААФ (Алтайский край), Владимир Новиков — выпускник досаафовской школы в Боготоле Красноярского края, Игорь Константинов — омич. Как на подбор — все они выходцы из шоферских семей.

...Красная площадь. Седые стены Кремля. Не только в парадных расчетах бывают здесь воины-дзержинцы. В грозовом сорок первом отсюда полки дивизии пошли на защиту столицы и геройски сражались с гитлеровскими захватчиками на фронтах Великой Отечественной. Здесь, к подножью Мавзолея В. И. Ленина в составе воинов сводного батальона дзержинцы бросали поверженные фашистские знамена...

— Пост сдал!

— Пост принял!

Меняются часовые. Дзержинцы несут службу. В караулы и войсковые наряды, на марши и учения они идут, оснащенные современным оружием и техникой. Их путь освещает могучая сила славных боевых традиций, ленинский завет: «Всякая революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться...»

А. БАБЫШЕВ

Ветераны-дзержинцы. Слева направо: Д. Н. Волков, Е. И. Архипов, К. Ф. Телегин.

Боевая машина («ФИАТ-15-Тер») автоброНеотряда имени Я. М. Свердлова готова к атаке. За пулеметом слева В. С. Кишук.

Молодые воины-автомобилисты на тренажерной подготовке. Ведет занятия командир отличного взвода капитан Е. Змиев. За рулем в кабинах рядовые В. Новиков и И. Константинов.

Фото из музея боевой славы соединения и Г. Беглова

УДАР ПО БЕЛОЙ СТАВКЕ

Революционные автомобилисты в боях за власть Советов

Идут годы. Все меньше остается живых свидетелей, участников штурма Зимнего, победного шествия Великого Октября, борьбы за власть Советов в пору ее становления и развития. Тем бережнее мы относимся к письменной и устной истории, документам и воспоминаниям, ко всему, что связано с социалистической революцией, с именем ее вождя Владимира Ильича Ленина, с именами защитников завоеваний Октября.

Предлагаем вниманию читателей воспоминания старого автомобилиста А. М. ЖАРЧИНСКОГО, выдержки из документов, сохранившихся в его личном архиве.

Личная карточка № 7536/1

1. Фамилия — Жарчинский
2. Имя и отчество — Антон Мартынович
3. Время рождения — 1898 г.

. . . .

5. Время приема на военную службу — 1917 г.

. . . .

7. Воинское звание — рядовой

. . . .

17. На основании ответов на п. 13, 14, 15 и 16 подлежит зачислению в Красную Армию...

19. Профессия до службы — шоффер.

Копия свидетельства об окончании А. Жарчинским курса при 1-й школе военных шоферов (вверху).

А. Жарчинский за рулем автомобиля «Рено». 1917 год.

Фото из личного архива автора

Удивительное, хотя и случайное совпадение: карточка заполнялась 23 февраля 1918 года. Кому теперь не известна знаменательная дата! В этот день отряды Красной гвардии нанесли удар по немецко-кайзеровским войскам под Нарвой и Псковом, этот день стал днем рождения Красной Армии. Слово «шоффер» с двумя «ф» — не описка — так тогда величали нас, водителей автомобилей, может быть, даже подчеркивая тем самым особую значимость, редкостность нашей профессии.

К машинам же я приобщился, конечно, раньше, чем появился этот документ. Мои хозяева имели гаражи с иностранными автомобилями, мастерские, на них работали шоферы с подручными. Одним из помощников шофера был и я. Освоился с техникой скоро. И вот получаю удостоверение, в котором записано: «...комиссия по освидетельствованию автомобилей и испытанию шоfферов в г. Киеве допускает Антона Жарчинского к управлению автомобилем «Стеверг»...»

В начале семнадцатого года последовали призыв в армию и направление на учебу в 1-ю автомобильную школу в Петергоф. Оттуда попал в автокоманду при Ставке верховного главнокомандующего, размещавшуюся в Могилеве. Это было время между февралем и Октябрем. Бурное время! Разобраться в событиях нам, молодым солдатам, не всегда удавалось. И все же срабатывало классовое чутье, открывали глаза пропаганда и большая организаторская работа большевиков, военно-революционных комитетов и их ячеек в войсках. Несмотря на то, что Могилев был буквально наводнен контрреволюционными генералами, офицерами и казаками, в частях, подразделениях то и дело проходили митинги, собрания, все вокруг бурлило.

С быстротой молнии разнеслась весть: в Петрограде — вооруженное восстание, взят Зимний, свергнуто Временное правительство. Ленин в Смольном возглавляет Совет Народных Комиссаров. Социалистическая революция распространяется по всей стране. Провозглашена Советская власть в Минске. А Могилев — в руках контрреволюционеров.

Узнаем, что генерал Духонин, возглавлявший Ставку, за неповиновение Советскому правительству смещен со своего поста. Верховным назначен большевик Крыленко. Помнится, днем 9 (22) ноября в нашей казарме зачитывалось принятое по радио обращение Владимира Ильича Ленина к войскам о том, чтобы солдаты сами брали дело мира в свои руки.

...Ночь перед ответственной операцией, которую надлежало осуществить нашему автомобильному отряду, была особенно напряженной. Спать не ложились. По условленному сигналу кинулись к автомобилям, завели моторы. Не зажигая фар, осторожно двинулись к железнодорожным путям, где остановился эшелон с вооруженными матросами и рабочими-красногвардейцами. «Знаете куда едем?» — спрашивает сидящий со мной рядом член ревкома. Новый, говорю, главком от Ленина прибыл, Крыленко, надо встретить. «Правильно информирован, поднажми», — отозвался сосед.

Машины останавливаются у вагонов. Здесь нас уже ждут. В кузова молниеносно грузятся пулеметы, винтовки, ящики с боеприпасами, садятся люди. «Поехали, браток». Приказано двигаться на Быхов. В дороге узнаю: едем громить контрреволюцию. Там, в Быхове, ее гнездо, свирепствуют части «дикой» дивизии, текинский конный полк, туда слетелись ярые белогвардейцы, главари разгромленных буржуазных организаций. Выпущены из тюрьмы генералы Корнилов, Деникин, Лукомский. Готовятся крупные военные силы для наступления на революционный Питер.

Под утро в Быхове начался бой. Красногвардейцы и матросы вели огонь из винтовок и пулеметов, забрасывали врагов гранатами. Мы, шоферы, тоже нередко брались за оружие. Отстреляешься — и опять за руль, перебрасываешь бойцов с одной позиции на другую. И вот с быховской контрреволюцией покончено. На этих же машинах матросы и красногвардейцы вернулись в Могилев и довершили разгром белой ставки.

Марш, который был совершен из Могилева в Быхов и обратно, я считаю первой более или менее массовой переброской революционных войск на автомобилях для защиты завоеваний Октября.

Подполковник в отставке
А. ЖАРЧИНСКИЙ,
участник гражданской
и Великой Отечественной войн

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

В РЯДУ КЛЮЧЕВЫХ

«...предусматривается сосредоточение сил на таких ключевых участках, как энергетика, транспорт, черная металлургия».

Л. И. БРЕЖНЕВ
Из выступления на ноябрьском (1979 г.) Пленуме ЦК КПСС

Одной из важнейших отраслей экономики В. И. Ленин называл транспорт. В удовлетворении потребностей народного хозяйства и населения в перевозках все большую роль играет транспорт автомобильный. В среднем из каждых 100 тонн груза более 80 доставляются автомобилями, а 63% всех пассажиров прибывают к месту назначения автобусами и легковыми таксомоторами. За этими показателями стоит труд огромной армии водителей, ремонтных рабочих, дорожников, инженерно-технических работников.

Партия и правительство уделяют неослабное внимание развитию автотранспорта, расширению и совершенствованию сети автомобильных дорог страны. Большие средства направляются на обновление подвижного состава, производственной базы, на внедрение высокопроизводительной техники и оборудования, рационализацию перевозок, на улучшение качества строительства и содержания автомобильных дорог.

Партийная требовательность к труженикам отрасли сопровождается постоянной заботой о них. В нынешней пятилетке на автомобильном транспорте заработная плата возросла более чем на 9%. За счет средств государственного социального страхования на санаторно-курортное лечение и отдых только в 1978 году выплачено свыше 17 миллионов рублей.

Отвечая на заботу государства, работники автотранспорта общего пользования за четыре года пятилетки увеличили объем перевозок грузов на 15,9%, пассажиров — на 13,2%, а дорожники страны ввели в эксплуатацию свыше 60 тысяч километров автомобильных дорог с твердым покрытием, завершив досрочно, к Дню Конституции план четырех лет.

Возросли масштабы помощи сельскому хозяйству, особенно в Нечерноземье. В этой зоне уже выполнены пятилетние задания по строительству дорог. Значительно увеличились объемы перевозок грузов и пассажиров, разветвленнее стала дорожная сеть в районах Сибири и Дальнего Востока.

Вместе с тем автомобильный транспорт не полностью еще удовлетворяет потребности народного хозяйства и запросы населения в перевозках. Ноябрьский (1979 г.) Пленум ЦК КПСС и вторая сессия Верховного Совета СССР поставили конкретные задачи в этой области.

Обеспечить рост грузооборота автотранспорта общего пользования на 7,3% и пассажирооборота на 3,3% против 1979 года — вот конкретные рубежи автотранспортников в завершающем году пятилетки. Чтобы их взять, предстоит напряженная работа. Основные ее направления: настойчиво внедрять эффективную технологию, передовые методы и четкую организацию перевозок, обеспечить рациональное их планирование, добиваться более высокой производительности труда, экономии топлива и смазочных материалов.

Эти и многие другие меры позволят нам не только выполнить намеченное, но и наверстать некоторое отставание в перевозке грузов, допущенное в начале пятилетки. Достижение этих целей зависит от людей — от каждого водителя, ремонтника, техника, инженера — всех тружеников отрасли. Высокая ответственность возлагается на министерства автотранспорта республик, транспортные управления, на руководителей и общественность каждого автопредприятия.

Важным условием успеха, как отмечал на Пленуме Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, является повышение личной ответственности за порученное дело, укрепление дисциплины, четкая проверка исполнения, острое реагирование на каждое проявление бесхозяйственности, нарушение установленных норм и правил.

Испытанным средством улучшения всей нашей работы было и остается социалистическое соревнование. Как и все трудящиеся страны, автотранспортники и дорожники активно включились в соревнование за достойную встречу 110-летия со дня рождения В. И. Ленина. Основой повышенных обязательств коллективов являются индивидуальные обязательства, экономически обоснованные, продуманные. О том, насколько люди серьезно подошли к делу, свидетельствуют общественные защиты таких обязательств, или, как их еще называют, «рабочих диссертаций», состоявшиеся на общих собраниях во многих коллективах. 60 тысяч автотранспортников решили завершить личные пятилетки к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Более 15 тысяч уже справились со своими обязательствами.

В нынешнем году дальнейшее развитие получает бригадная организация труда и ее высшая форма — метод бригадного подряда, одним из первых инициаторов которого на автотранспорте выступила бригада, возглавляемая лауреатом Государственной премии СССР Е. Федюниным. Сейчас система бригадного подряда пронизывает чуть ли не все звенья транспортной работы — он применяется не только на доставке строительных, промышленных, торговых грузов, но и при перевозке пассажиров. Широкое распространение бригадный подряд нашел на транспортировке урожая по опыту водителей В. Носачева и П. Ярошенко. В большинстве союзных республик, краев и областей этот метод внедряется в плановом порядке с применением средств хозяйственного расчета. Сегодня около шести тысяч бригад на автотранспорте заключили договоры о подряде. В дорожном хозяйстве почти четверть всех строительно-монтажных работ выполняется этим прогрессивным методом.

Все прочнее становится деловое содружество автомобилистов с коллективами моряков, речников и железнодорожников. Как показывает одобренный ЦК КПСС опыт коллективов Ленинградского транспортного узла, такое содружество позволяет заметно ускорить продвижение грузов к получателям при одновременном снижении затрат. Девиз смежников — «Взаимопомощь, взаимовыгода».

Этому в немалой степени способствовали специальные практические семинары, проведенные центральными комитетами профсоюзов рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог, морского и речного флота, железнодорожного транспорта. Совместно подготовлены рекомендации по организации комплексного соревнования бригад, единых смен, транспортных узлов в целом.

Все чаще на дорогах страны встречаются автомобили с эмблемой «300—350 тысяч километров без капитального ремонта». Около 260 тысяч человек включилось в это движение. В основе его — грамотная эксплуатация техники, применение рациональных приемов вождения, увеличение межремонтного пробега, творческое содружество коллективов автотранспортных предприятий, заводов и ученых.

Московские автотранспортники, вероятно, помнят, как в июне 1974 года шофер автокомбината № 3 Главмосавтотранса Алексей Бесчастнов вывел из ворот автозавода имени И. А. Лихачева юбилейный, миллионный ЗИЛ—130 ярко-красного цвета. Тогда на митинге Алексей заверил автозаводцев, что пройдет на автомобиле 400 тысяч километров без капитального ремонта, не расходуя запасных частей сверх научно обоснованных и отпущенных для водителей «трехсоттысячников».

И вот прошло пять лет. Со своим напарником В. Ивановым Бесчастнов наездил более 700 тысяч километров. Не сразу поверили в рекорд. Провели экспертизы, отправили машину на ЗИЛ для технической ревизии. Оказалось — все верно. Всего лишь на 5 рублей больше было израсходовано запчастей против нормы, установленной для 300-тысячного пробега.

Каким образом Бесчастнов и Иванов достигли такого результата? Прежде всего грамотной, бережной эксплуатацией машины, тщательным уходом, строгим соблюдением регламента технического обслуживания.

Конечно, 700 тысяч — факт исключительный. Однако только на автотранспорте общего пользования уже свыше 80 тысяч водителей в стране наездили 300 и более тысяч километров без капитального ремонта. Это во многом предопределяет увеличение ресурса и снижение трудоемкости технического обслуживания. Народнохозяйственный эффект при этом превышает 100 миллионов рублей в год.

ОТРАСЛЕЙ

Л. ЯКОВЛЕВ,
председатель ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог

На пассажирском транспорте ширится движение за улучшение культуры перевозок пассажиров. Наш парк пополнился комфортабельными автобусами, новыми таксомоторами. Сотни тысяч водителей, экипажей, маршрутов, работников автовокзалов и станций включились в социалистическое соревнование за право трудиться под девизом «Гарантирую отличное обслуживание».

«Каждому объекту — высокое качество, каждый объект — с гарантийным паспортом» — под таким лозунгом соревнуются коллективы дорожных организаций страны. Плоды — ощутимы. Сейчас многие участки вводимых в строй дорог сдаются в эксплуатацию с паспортами качества, в которых указываются гарантийные сроки, в два-три раза и более превышающие нормативные. И такая практика все время расширяется. Если в конце минувшего пятилетия только около половины всей протяженности автомобильных дорог общегосударственного и республиканского значения сдавалось с гарантийными паспортами качества, то ныне все новые дороги этих категорий имеют паспорта.

Выросла армия новаторов — водителей, дорожников. Двенадцать из них в нынешней пятилетке удостоены высокого звания Героя Социалистического Труда. Целые коллективы выступают инициаторами передовых методов. Они есть в каждой республике, в каждом крае, в каждой области. Среди них территориальное производственное объединение Главмособлавтотранс, ордена Трудового Красного Знамени днепропетровское областное управление грузового автомобильного транспорта, гродненский автомобильный комбинат имени 60-летия Октября.

Соревнование, известно, дело творческое. Сила его в активности масс. На автотранспорте и в дорожном строительстве еще много нерешенных вопросов, неиспользованных резервов. В завершающем году пятилетки усилия соревнующихся, всех тружеников наших отраслей будут направлены на всемерное изыскание внутренних резервов, повышение эффективности производства. Добиваться, чтобы вровень с передовиками стали все труженики, чтобы не было ни одного рабочего, бригады, предприятия, не выполняющих производственные задания и обязательства — к этому стремятся участники соревнования.

В ряду задач, которые нам предстоит решить в нынешнем году, одной из важных является экономия топлива, масел и строительных материалов. В этих целях делается уже немало. Так, ЦК профсоюза, Министерство автомобильных дорог РСФСР и ЦС ВОИР совместно провели конкурс на лучшее рационализаторское предложение и изобретение, направленное на экономию материально-технических и энергетических ресурсов при строительстве и эксплуатации дорог и искусственных сооружений. Автотранспортники Российской Федерации создают образцово-показательные предприятия по рациональному и эффективному расходу топлива. На этом пути уже есть определенные результаты. По итогам 1978 года за достижение высоких показателей на Всесоюзном общественном смотре эффективности использования сырья, материалов и топливно-энергетических ресурсов два коллектива — Главмособлавтотранс и Северо-Осетинское производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог награждены переходящими Красными знаменами ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и Госснаба СССР, двадцать шесть коллективов — соответствующими дипломами. В истекшем году условная экономия от предложений, поданных в ходе смотра, превысила 50 миллионов рублей.

Год восьмидесятый — олимпийский. Он и перед автотранспортниками поставил ряд важных проблем. Грузовые автопредприятия столицы, других городов, где пройдут Игры, вносят большой вклад в олимпийские стройки. Автобусники и водители таксомоторов видят свою главную задачу в том, чтобы встретить и обслужить участников и гостей Олимпиады с традиционным русским гостеприимством. Уже сейчас сформированы специализированные автоколонны из водителей автобусов и легковых такси. Большие группы шоферов приступили к изучению курса иностранных языков, проводятся дополнительные занятия по безопасности дорожного движения.

Экономические вопросы решаются на автотранспорте в комплексе с социальными, с постоянной заботой о сохранении здоровья, улучшении быта, отдыха тружеников отрасли. В этом году предстоит совершенствовать деятельность медицинских пунктов, созданных практически на всех крупных автотранспортных, промышленных и дорожных предприятиях. Их насчитывается более трех тысяч. Особенно важно усилить лечебно-профилактическую работу, предрейсовые и послерейсовые осмотры.

У нас довольно широкая санаторно-курортная сеть: 27 санаториев-профилакториев, 30 санаториев и домов отдыха, более 320 баз отдыха. Только в прошлом году выдано более 70 тысяч путевок на лечение, свыше 115 тысяч — в дома отдыха, турбазы и пансионаты.

Большое внимание уделяется улучшению жилищно-бытовых условий автотранспортников и дорожников. За три года десятой пятилетки на предприятиях автотранспорта и дорожного хозяйства введено в эксплуатацию свыше 1400 тысяч квадратных метров жилой площади и 46,8 тысячи посадочных мест в рабочих столовых. Когда хорошо налажены быт и отдых людей, у них и дело спорится.

А дел у нас много. Призыв ноябрьского Пленума ЦК КПСС — превратить 1980 год в год ударной работы, работы по-ленински — автотранспортники и дорожники страны восприняли с огромным воодушевлением. Они полны решимости успешно завершить десятую пятилетку, трудовыми свершениями встретить предстоящий XXVI съезд партии.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ВЕСТИ С МЕСТ

★

В Барнауле создана первая на Алтае детско-юношеская спортивная школа ДОСААФ со специализацией по автомотоспорту. Более 200 подростков приступили к тренировкам. В их распоряжении новые современные мотоциклы.

★

При комитете ДОСААФ Волгодонска открылся спортивно-технический клуб «Родина». Призывники будут проходить здесь курс начальной военной подготовки, получать водительские профессии, молодежь сможет заниматься техническими видами спорта.

★

В Петрозаводском государственном университете имени О. В. Куусинена, где оборонной организацией уже много лет руководит один из старейших активистов ДОСААФ И. Никошков, состоялась научно-практическая конференция, посвященная военно-патриотическому воспитанию студенческой молодежи. Участники конференции ознакомились с выставкой, экспонаты которой раскрывают многолетнюю деятельность ДОСААФ, энтузиастов оборонной работы — преподавателей и студентов.

★

За успехи в подготовке водителей для Вооруженных Сил белорецкой автошколе ДОСААФ (Башкирская АССР) присвоено звание образцовой.

★

С октября минувшего года в нескольких автошколах страны осуществлен переход на новые, самые современные грузовые автомобили КамАЗ. Перестройка учебного процесса потребовала больших усилий. Пришлось не только заменить все учебное оборудование, но и существенно пополнить запас знаний преподавателей. Для них и мастеров обучения вождению в Набережных Челнах был организован семинар, на котором в качестве преподавателей выступили ведущие специалисты автозавода.

★

В минувшем году введено в эксплуатацию здание объединенной технической школы в г. Брянске.

★

Коллектив сарыагачского спортивно-технического клуба ДОСААФ досрочно выполнил план подготовки специалистов для народного хозяйства. За 1978—1979 учебный год СТК и его учебными пунктами, оборудованными в колхозах и совхозах, выпущено 1000 шоферов, мотоциклистов, трактористов.

МНОГОЛИКИЙ

Схема типажа мотоциклов — на 2—3-й страницах вкладки

Активная механизация всех отраслей промышленности, сельского хозяйства естественным образом подготовила внедрение разнообразных средств механизации быта человека. И, так как удовлетворение общественных и личных потребностей ныне все теснее связано с постоянными перемещениями, во всех странах все чаще возникает вопрос о перспективности мотоцикла как индивидуального транспортного средства на фоне резкого увеличения выпуска легковых автомобилей.

Действительно, уровни спроса на мотоциклы и легковые автомобили всегда были тесно связаны. Поэтому, когда два десятилетия назад за рубежом заметно упало производство мотоциклов, а ряд некогда знаменитых фирм («Ройал-Энфильд», «Ариель», «Велосетт» в Англии, НСУ и ДКВ в ФРГ, «Индиан» в США и др.) полностью прекратили их выпуск, то и специалисты, и неспециалисты уверенно сочли причиной этого явления резкий рост производства автомобилей и появление на рынках в значительных количествах относительно дешевых малогабаритных моделей. Возможность обзавестись «автомобильной крышей» над головой словно загипнотизировала многих мотоциклистов и привела к мысли о том, что прекращение производства и потребления одноколейных машин — дело ближайшего будущего.

Однако в этот же период довольно неожиданно для европейских фирм начало активно развиваться японское мотоциклостроение. Его продукция буквально наводнила традиционные рынки. В связи с возобновлением спроса «Харлей-Давидсон» в США, «Мотобекан» во Франции, БМВ в ФРГ, «Бенелли» в Италии восстановили или расширили выпуск мотоциклов, и в настоящее время мировое производство их в классах свыше 50 см^3 превышает 3—4 миллиона в год. В чем причины таких трансформаций?

Если внимательно познакомиться с проспектами и каталогами двадцати-тридцатилетней давности, можно заметить одну характерную черту — мотоциклы различались тогда практически только рабочим объемом двигателей. Использовались все модели весьма универсально, не существовало специализированных типов для шоссейных дорог или сельской местности. Даже в соревнованиях по кроссу и кольцевым гонкам нередко стартовали машины, принципиально мало отличавшиеся от серийных.

Видимо, первыми оценили все недостатки универсальности японские фирмы. Специалисты «Хонды», «Сузуки», «Ямахи», «Кавасаки», изучая спрос, убедились, что в условиях увеличенного выпуска автомобилей мотоциклы должны не конкурировать с ними, как это было прежде, а дополнять их. Они пришли к выводу, что, конструируя перспективные модели мотоциклов, невозможно, да и не нужно удовлетворять все, часто весьма противоречивые требования потребителя, — надо создавать специализированные разновидности. Такой подход, как показала практика, позволил не только гибко приспособиться к требованиям рынка, но и расширить во многих случаях круг интересов потребителей, предложив им модели, ранее не известные по сфере применения.

В настоящее время сформировался широкий ассортимент мотоциклов (см. таблицу на вкладке). Каждая из разновидностей имеет свое назначение, обеспечивая в целом мотоциклу прочное место в системе транспортных средств.

Рассмотрим конструктивные особенности различных категорий и условия эксплуатации, для которых предназначены современные мотоциклы, чтобы сформировать общее представление о путях их дальнейшего развития.

«Универсал». Как показывает само название, такой мотоцикл предназначен для удовлетворения повседневных нужд в разнообразных дорожных условиях. Имеет наилучшую защиту от грязи: развитые щитки колес и облицовку. Двигатель низкофорсированный, удельная мощность не превосходит 80 л.с./л.

Универсальность применения означает наиболее массовое распространение этих машин, следовательно, они должны быть технически просты и надежны, пригодны к многолетней интенсивной эксплуатации, а капитальный ремонт их — доступен практически каждому владельцу. Распространение «универсалы» получили не только в СССР, но и в ряде стран со сходными дорожными условиями. В результате многие заводы, в том числе и японские, в последнее время расширили их выпуск.

«Универсал» с боковым прицепом. Эта разновидность охватывает модели класса с 350 см^3 и выше (пока в мотоциклетной технике классификация идет по рабочему объему двигателей). Широкого распространения в большинстве стран она сегодня не имеет. В СССР с его разнообразием дорожных условий на «универсалы» с коляской сохраняется хороший спрос в сельских районах, так как по проходимости там эти машины предпочтительней автомобилей. К особенностям, отличающим мотоцикл с коляской от одиночки, относится более прочная и тяжелая рама, передняя вилка повышенной поперечной жесткости (в ряде случаев встречались и рычажные передние вилки, имеющие уже определенное распространение за рубежом).

«Стрит» — по-английски уличный, дорожный. Так называют мотоцикл для дорог с улучшенным покрытием и для дальних туристских поездок. Это наиболее мощная (свыше 100 л.с./л) и динамичная разновидность. Взаимное расположение седла, руля, подножек таково, что позволяет водителю принять посадку с сильным наклоном вперед (для снижения лобового сопротивления). Езда по шоссе, по автострадам допускает наименьший ход подвески: передней — 140—160 мм, задней — 100—120 мм. В этих условиях шины могут иметь специальный, «шоссейный» рисунок протектора, который обеспечивает хорошие устойчивость и управляемость на больших скоростях и минимальные потери на качение. Широко применяются дисковые тормоза, причем в классах 350—500 см^3 и выше — самых быстроходных — не редкость двухдисковый передний тормоз. В связи с тем, что на ровных шоссейных дорогах с небольшим количеством крутых поворотов масса мотоцикла в отношении управляемости не имеет первостепенного значения, в конструкции моделей этой категории применяется много решений, повышающих комфортабельность и динамические качества, но значительно утяжеляющих машину. Это прежде всего система электропуска, обтекатели, многоцилиндровые двигатели. Мотоциклы типа «стрит» наиболее сложны и дороги (в ряде случаев их цена соразмерна с ценой легковых автомобилей) и немногочисленны.

«Эндуро» — по-испански выносливый. Эти мотоциклы хорошо приспособлены для эксплуатации в сельской местности, на проселках. Поэтому у протектора их шин развитые грунтозацепы, а ход подвесок больше: передней — до 160—180 мм, задней — до 120—140 мм. Посадка водителя — классическая, с небольшим наклоном вперед. Дисковые тормоза на «эндуро» еще редки — чаще применяются барабанные, хорошо герметизированные. Электростартер ставят в основном на моделях классов 350—500 см^3. Двигатели в классах до 250 см^3 обычно одноцилиндровые, свыше 250 см^3 — двухцилиндровые. Их удельная мощность не превышает 100 л.с./л. Глушитель для повышения проходимости обычно приподнят, хотя бы в задней части.

«Трайел» — по-английски состязание. Так называют разновидность мотоцикла категории «эндуро», который еще более приспособлен к сложным дорожным условиям. У него шины и колеса кроссового типа с очень развитыми грунтозацепами, причем их размер, как правило, 21 (спереди) и 18 или 19 (сзади) дюймов. Седло одно- или полутораместное. Глушитель поднят над коробкой передач или даже над двигателем. Внешне «трайел» очень похож на кроссовый мотоцикл и отличается от него наличием фары, светосигнальных приборов и меньшей шумностью. Двигатель, как правило, двухтактный с одним цилиндром, двухцилиндровый встречается крайне редко. Электростартера нет. Литровая мощность такая же или немного выше, чем у «эндуро».

«Эндуро» и «трайел» служат не для повседневной езды, а в основном, как сейчас принято говорить, в развлекательных целях, для моторизации отдыха и для спорта.

Сферы и особенности эксплуатации мотоциклов «стрит», «эндуро» и «трайел» определяют довольно небольшую ее интенсивность, и машины обычно не успевают изнашиваться. Как следствие, дело до капитального ремонта не доходит, а владельцы сменяют мотоциклы по престижным соображениям с появлением более модных новинок.

Для удовлетворения же чисто хозяйственных и транспортных нужд служат следующие три разновидности машин.

Внедорожный мотоцикл. Стал входить

СОВРЕМЕННЫЙ МОТОЦИКЛ

в обиход лишь недавно и пока во всем мире представлен несколькими моделями. Двигатель менее форсирован, чем у «эндуро» или «трайела» (ниже 70 л.с./л), но более «гибок», а крутящий момент в среднем диапазоне чисел оборотов довольно высок. Сочетание такой характеристики со сверхширокими шинами и пониженным передаточным числом вторичной передачи обеспечивает повышенную проходимость.

Пока еще не сложился определенный в социально-экономическом отношении контингент владельцев внедорожных мотоциклов. Заводы ориентируются сейчас на таких потребителей, как фермеры, охотники, геологоразведчики, строители, лесорубы. Учитывая это, можно предположить, что у нас в сельской местности подобные машины были бы встречены с большим интересом как индивидуальное средство транспорта для ежедневных поездок.

Мотоцикл высокой проходимости. Выпускают их всего несколько фирм. Наиболее известны американские машины «Рокон», по внешнему виду ассоциирующиеся с двухколесным трактором, хотя для сельскохозяйственных работ они непригодны.

Шины у мотоциклов этой категории, как и у внедорожных, сверхширокого профиля с очень низким удельным давлением на грунт. На них можно передвигаться даже по болотистой местности. Есть и модели с приводом на оба колеса. Системы подрессоривания нет. Скорость мотоциклов высокой проходимости не более 40 км/ч.

Пока такие машины (аналогичные джипам среди автомобилей) еще не привлекли стабильного интереса потребителей. Тем не менее они могут найти в будущем свой круг приверженцев.

Мотороллер. Он появился и получил широкое распространение в период, когда автомобиль был еще относительно недоступен. Компромиссом между ним и мотоциклом и явилась одноколейная машина повышенной комфортабельности — мотороллер. С ростом производства сравнительно дешевых малогабаритных автомобилей интерес к мотороллеру упал. Сейчас пользуются спросом лишь модели с двигателем малого рабочего объема, являющиеся хорошим подспорьем там, где еще плохо развит коммунальный транспорт, а бензин дорог.

Грузовой мотороллер. Название несколько условное, поскольку под ним разумеются также грузовые мотоциклы и трехколесные сверхлегкие грузовики (с рулем мотоциклетного типа). Особенности, объединяющие их, — три колеса, грузовая платформа и «мотоциклетное» происхождение. Широкое распространение эти машины получили одновременно с легковыми мотороллерами. В ряде стран с мягким климатом (Италия, Япония, Индия, Таиланд) они популярны и сегодня.

Мопед. Этот термин образовался от сокращения словосочетания «моторный велосипед». Попытки создать облегченные и упрощенные конструкции легкого мотоцикла с вспомогательным педальным приводом велосипедного типа предпринимались неоднократно. Однако лишь в 50-е годы мопеды получили широкое распространение, чему способствовало принятое во многих странах разрешение ездить на них с 16 лет без специальных документов («прав»). Одновременно для мопедов был введен лимит максимальной скорости — 40—50 км/ч. Такое ограничение должно быть заложено в конструкции мопеда и контролируется специальными государственными службами при аттестации к продаже каждой новой модели.

Поначалу мопеды имели двух- и трехступенчатую коробку передач, а для торможения служил специальный механизм велосипедного типа во втулке заднего колеса. В последние 10 лет за рубежом определилось преобладание конструкций с автоматическим клиноременным вариатором. Он привел к некоторому удорожанию машины, но управлять ей стало настолько просто, что практически каждый умеющий ездить на велосипеде за полчаса овладевает мопедом. Сейчас мопеды производят более ста фирм, а их общий выпуск исчисляется десятками миллионов. Интересно, что мопеды не только получили со временем широкое признание, но и стали родоначальником еще трех разновидностей машин, о которых речь пойдет ниже.

Мофа. И внешне и по существу это упрощенный мопед. Причина его появления проста. В ряде стран детям с 14 лет разрешено ездить на простейших мопедах, у которых наибольшая скорость 25—30 км/ч. Эти машины получили признание и среди пожилых людей.

Конструктивно мофа проще мопеда. Меньшая скорость упростила требования к трансмиссии, и не нужна стала коробка передач; широкое применение нашло автоматическое сцепление. Очень часто заднее колесо не имеет подвески. Весит мофа на 10—15 кг меньше мопеда.

Мокик. Мопед с кик-стартером — так можно расшифровать это название. Из других отличий следует отметить большее, чем у мопеда, число передач, обусловленное отсутствием педального привода и необходимостью иметь дополнительную передачу для преодоления крутых подъемов.

Минибайк. Это микромотоцикл, задуманный как транспортное средство для крупных городов. Уменьшение внешних размеров — результат более плотной компоновки всей машины и применения малых колес. В большинстве случаев некоторые элементы (руль, седло) складные или убирающиеся. Благодаря всему этому минибайк занимает очень мало места при маневрировании, на стоянке, в хранении (немаловажное обстоятельство для городской квартиры), его можно перевозить в багажнике легкового автомобиля. Минибайки изготовляют на базе узлов мопедов и моф, но чаще мокиков. Благодаря малому размеру колес центр тяжести у минибайка расположен очень низко, поэтому машина очень устойчива и маневренна.

Мы рассмотрели все известные сегодня категории мотоциклов. Большое их разнообразие говорит о стремлении конструкторов найти в изменившихся условиях новые сферы применения одноколейных транспортных средств, где специфические особенности мотоциклов дали бы им преимущество перед автомобилями. Таким образом, сейчас речь идет не о вытеснении легковыми автомобилями мотоциклов вообще, а о рациональном распределении между ними «сфер влияния».

Такой вывод справедлив и для нашей страны, где обширные пространства и большое разнообразие дорожных и климатических факторов создают особо выгодные условия для гармоничного сочетания всех разновидностей перечисленных выше категорий мотоциклов с автомобилями. И сейчас, когда заканчивается разработка планов развития народного хозяйства в одиннадцатой пятилетке, мы должны особенно тщательно проанализировать перспективный спрос и типаж мотоциклов, мотороллеров и мопедов.

Ставя перед собой цель улучшить ассортимент мотоциклетной техники и увеличить ее выпуск, наша промышленность уже сейчас должна учесть изменения, происходящие в характере спроса и, не теряя времени, заняться подготовкой новых моделей. Бесспорно, переход на выпуск машин незнакомых еще разновидностей повлечет болезненную ломку производства на заводах, привыкших выпускать одну-две традиционные модели большим тиражом. И тем не менее он необходим, ибо послужит более полному удовлетворению спроса потребителей и обеспечению надежного сбыта продукции.

Сразу дать конкретный рецепт, какие категории мотоциклов уже следует развивать и в каких количествах, трудно — для этого нужно тесное сотрудничество заводов с торговыми организациями на основе экспериментальных поставок партий мотоциклов (новых разновидностей) в различные зоны страны. Можно лишь сказать, что, по всей видимости, еще долго наибольший интерес к себе сохранят мотоциклы типа «универсал». Однако уже сейчас видна перспективность для наших условий мотоциклов типов «эндуро» и высокой проходимости.

Очень интересен и заслуживает самого пристального внимания зарубежный опыт ограничения скоростей и введения возрастного ценза для мопедов и мокиков.

Благодаря средствам массовой информации довольно хорошую известность получил у нас минибайк. И не только получил, но и имеет уже своих твердых приверженцев. Видимо, и в этом направлении следует ждать от промышленности конкретных предложений.

В заключение хочется еще раз подчеркнуть, что мотоцикл нужен и должен существовать, но не всякий, а только в тех конкретных разновидностях, которые соответствуют специфическим условиям эксплуатации и потребностям людей.

А. ЮДИН, инженер

ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ АВТОДРОМА

А. КУНИЛОВ,
начальник управления ЦК ДОСААФ СССР

В технических и автомобильных школах нашего оборонного Общества автодром по праву называют главным учебным классом. И в этом нет преувеличения. Такое определение как нельзя более точно указывает место автодрома в процессе подготовки водительских кадров, его роль в формировании практических навыков вождения автомобиля.

За последние годы у нас сложилась определенная система взглядов на то, каким образом следует учить будущего военного водителя, чтобы получить от него самую полную отдачу. В части практической эта система предусматривает ступенчатое, поэтапное обучение. Начальной ступенью, на которой водитель овладевает элементарными навыками пользования рычагами управления, является тренажерная подготовка. После нескольких часов таких занятий начинается второй этап — обучение на автодроме, где навыки закрепляются и совершенствуются. Третий этап — обучение на дорогах общего пользования— завершает цикл водительской подготовки. Однако занятия на автодроме не кончаются до самого последнего дня пребывания курсанта в школе. Здесь, на автодроме, закладывается мастерство: отрабатывается техника преодоления препятствий, умение вести автомобиль по ограниченным проездам; здесь же военная комиссия оценивает, как научился курсант управлять автомобилем. Представляются поэтому совершенно закономерными и оправданными те усилия, которые предпринимают комитеты и учебные организации оборонного Общества для развития автодромной сети. И в этой области есть несомненные достижения. Требование VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ — каждой школе автодром — практически уже осуществлено. Даже там, где положение с земельными площадями чрезвычайно трудное (например, в Таджикистане, Армении), работники наших учебных организаций, проявляя инициативу, образцы изобретательности, смогли оборудовать учебные поля, вполне отвечающие сегодняшним требованиям. На большей их части, как того требует программа, установлены габаритные фигуры для двух марок автомобилей. Имеются специальные площадки для подготовки мотоциклистов и водителей автомобилей категории «В».

Все чаще можно увидеть на автодроме хорошо оборудованный класс, в котором занимается половина группы в то время, когда другая половина отрабатывает упражнения за рулем. Так обстоит дело в руставской и омской автомобильных, минской технической, брестской объединенной технической и других школах.

Вместе с тем мы знаем, что в ряде учебных организаций автодромы еще не отвечают требованиям, изложенным в соответствующих документах. На бумаге, в отчетах порой, вроде бы, все гладко, все благополучно. Когда же приезжаешь на место, убеждаешься, что это не так. Например, в автошколах ДОСААФ Челябинской области лишь 10% из имеющихся автодромов оборудованы сносно.

Несмотря на настоятельные рекомендации ЦК ДОСААФ СССР о повсеместном введении обучения вождению в сетку расписания (половина всех школ уже перешла на эту систему два года назад), в некоторых учебных организациях автодромы не имеют достаточного количества элементов, способных обеспечить проведение занятий в составе группы.

Кое-где еще используется переносное оборудование, устанавливать и снимать которое немалый труд. А время, потраченное непродуктивно, ничем не восполнишь, оно безвозвратно выпадает из учебного процесса. И из-за этого мастера вождения вынуждены упрощать занятия, сокращать программу, то есть заведомо снижать качество подготовки.

Хотелось бы указать и на такой факт. Уже не раз на учебно-методических сборах заместителей председателей областных комитетов ДОСААФ по военно-технической подготовке мы показывали хорошо, по-современному оборудованные автодромы. Вспомним хотя бы сборы в Каунасе в 1977 году или в Ереване в 1979-м. Участники сборов в течение недели изучают новое, обмениваются опытом, записывают в своих блокнотах все, что пригодится для внедрения в практику. Однако, разъехавшись по местам, далеко не все используют у себя передовой опыт. Это относится и к оборудованию автодромов.

Между тем жизнь идет вперед. Даже то, что сегодня мы оцениваем как новинку, завтра станет устаревшим. В развитии и оборудовании автодромного хозяйства уже сейчас назрел определенный перелом. Тот, кто его не замечает, через год-два непременно окажется в числе отстающих.

Думается, следует активнее внедрять дистанционный контроль за прохождением различных элементов и препятствий. Каким будет этот контроль, однозначно пока ответить трудно. Поиск идет в разных направлениях. Например, в Октемберяне (Армения) нам показали, как можно оборудовать простейшими инерционными датчиками ограничители на габаритном тоннеле и восьмерке и самыми простыми размыкателями габаритный дворик, погрузочную площадку. Здесь можно использовать любой вид сигнализации (звуковую, световую), наблюдая за которой мастер со значительного расстояния оценивает качество выполнения упражнения. Есть возможность через систему электрических цепей вывести сигналы от датчиков на центральный пульт и даже регистрировать их при помощи записывающих устройств, что позволит потом быстро определить подготовленность целой группы (и тем самым одновременно — квалификацию мастера) и внести коррективы в учебные планы.

Можно пойти по пути внедрения телеметрических систем, снабжая датчиками не препятствия, находящиеся на автодромном поле, а сами автомобили. Такие работы ведутся в ряде военных учебных организаций и зарекомендовали себя положительно.

В связи с непрерывным ростом автомобильного парка и усложнением условий движения на дорогах все острее встает проблема обучения водителей действиям в критических ситуациях. Несомненно, что центр тяжести такого обучения приходится опять-таки на автодромы. А значит, уже сейчас нужно подумать об устройстве таких элементов, о которых писал журнал «За рулем» в статье «Запланированная неожиданность» (1979, № 9). Пусть для начала это будут простейшие усложнения на кольцевой трассе — светофоры, шлагбаумы, меняющиеся дорожные знаки — они, несомненно, послужат совершенствованию водительской квалификации. Если же мы станем внедрять и такие элементы, как неожиданно появляющиеся на проезжей части «пешеходы», «автомобили», «посторонние предметы», то этим сделаем еще более серьезную заявку на повышение той квалификации водителя, которая хотя и не оценивается на экзаменах, но способствует безаварийной работе — а это и есть одна из главных целей обучения.

Конечно, такое переоборудование автодромов не дается само собой. Оно требует и финансовых затрат, и времени. Но главное — было бы желание, инициатива. В этом еще и еще раз убеждаешься, знакомясь с теми автодромами, которые я уже называл, и с проектами их реконструкции в ряде школ ДОСААФ на Украине, в республиках Прибалтики, в Воронежской, Восточно-Казахстанской областях.

Раз уж речь зашла о финансах, нельзя не обратить внимание на то, что хозяева автодромов зачастую упускают реальную возможность получить средства, которые потом можно использовать на реконструкцию того же автодрома. Почему, например, не проводить на автодроме автомотосоревнования, сдавая его в аренду? Или не предоставлять его владельцам личных автомобилей за определенную плату, чтобы они повышали свое водительское мастерство под руководством опытных наставников? Кстати, здесь же можно оборудовать и специальную «скользкую» площадку, на которой отрабатывались бы приемы преодоления заноса.

Если же заглянуть еще чуть дальше, можно увидеть и тот день, когда сидящий в «рубке» мастер вождения будет по радио руководить десятком курсантов, которые управляют автомобилями совершенно самостоятельно. А в случае необходимости наставник сможет дистанционно на любом автомобиле выключить зажигание и тем самым предотвратить нежелательное развитие событий.

Все, о чем здесь сказано, не фантазия. Это — завтрашний день наших учебных организаций, наших автодромов.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВСТРЕЧА

В конце истекшего года в Москве состоялось международное совещание представителей печати оборонных и спортивных организаций стран социалистического содружества, на котором был обсужден вопрос о роли печати как важного средства военно-патриотического воспитания трудящихся и молодежи, подготовки их к защите завоеваний социализма.

Делегаты из братских организаций — Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, СССР, Чехословакии — обменялись опытом военно-патриотической и спортивной деятельности, рассмотрели вопрос о путях дальнейшего повышения идейно-политического уровня и действенности выступлений печати в деле распространения военно-технических знаний, развития технических видов спорта, подъема всей оборонно-массовой работы.

На встрече с речью выступил член Президиума Верховного Совета СССР, председатель ЦК ДОСААФ СССР маршал авиации А. И. Покрышкин.

Участники совещания возложили венки к мавзолею В. И. Ленина и на могилу Неизвестного солдата. Они посетили редакции газеты «Советский патриот» и журналов ДОСААФ — «Военные знания», «За рулем», «Крылья Родины», «Радио», издательство ДОСААФ СССР, а также ряд московских учебных и первичных организаций оборонного Общества, познакомились с достопримечательностями столицы.

ЗАВОДСКОЙ МУЗЕЙ

Вот уже четверть века на киевском мотоциклетном заводе (КМЗ) существует небольшой музей. Экспонаты его немногочисленны, но интересны. Это своеобразная коллекция отечественных и зарубежных мотоциклов. Основа ее — модели, которые предприятие выпускало в разные годы. Наглядную историю развития КМЗ открывает «Киевлянин» — мопед К1Б, ставший уже редкостью. Первенец завода, освоенный в 1946 году, имел рабочий объем 96 см³, мощность 2,3 л. с. при 4000 об/мин и развивал скорость 50 км/ч. На его базе были созданы трехколесные машины, тоже представленные в экспозиции: мотоколяска К1В с ручным управлением, предназначенная для инвалидов, и — абсолютная редкость — грузовой мотоцикл К1Г.

Экспонируется здесь и вся семья тяжелых мотоциклов: М—72, М—72Н, К—750, К—650, современные МТ9 и МТ10. Среди различных типов мотоциклетных двигателей, выпущенных на КМЗ, выделяется уникальный экспериментальный мотор М—54, созданный в 1957 году. И, конечно, на почетном месте юбилейная, миллионная машина завода, сошедшая с конвейера 26 января 1979 года.

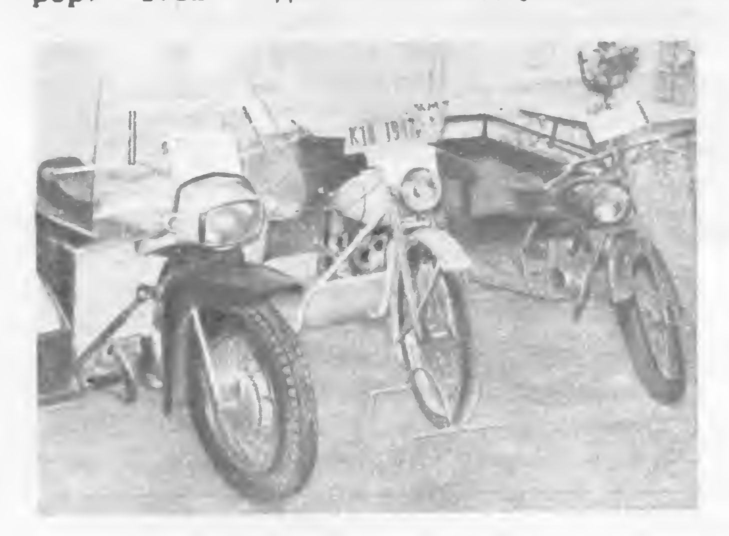
Интересна также группа зарубежных мотоциклов — чехословацких, немецких, английских, японских. «Изюминкой» зарубежной коллекции является «Вандерер» 1912 года. У него двухтактный, двухцилиндровый V-образный двигатель (175 см³, 2,4 л. с.) и клиноременная передача. Максимальная скорость — 45 км/ч.

Особую экспозицию составляют велосипеды харьковского и минского заводов, копия миллионного мотоцикла «Урал», выпущенного в Ирбите. Это подарки киевским мотоциклостроителям от коллективов родственных предприятий.

Музей стал школой технического опыта, наглядным средством воспитания у заводской молодежи любви к технике.

Л. ГОГОЛЕВ

г. Киев



МОТОРНОЕ ТОПЛИВО ИЗ «БЕЛОЙ НЕФТИ»

Начались широкие испытания нового моторного топлива, получаемого из газового конденсата. Они рассчитаны на 1979—1980 гг. и ведутся под наблюдением специалистов Минавтопрома СССР, Минсельхозмаша, министерств автомобильного транспорта РСФСР и Узбекистана. Смысл этих испытаний — рациональное, более полное и комплексное использование природного сырья, экономия топлива.

Газовый конденсат — спутник газа, беловатая жидкость, образующаяся при его добыче и до сих пор почти не находившая применения. Газовому месторождению много лет сопутствовали горящие факелы: сжигали газовый конденсат. Горят факелы и сегодня — там, где конденсат трудно транспортировать к местам переработки. Между тем это прекрасное сырье для нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности. Из него можно извлекать немало ароматических и других полезных веществ. А вот моторное топливо — высококачественное и дешевое (в несколько раз дешевле дизельного) — можно получать, даже не транспортируя никуда конденсат: достаточно упрощенной переработки прямо на месторождении. Ученые считают, что газовый конденсат даст разные виды топлива: бензин, дизельное, газотурбинное и котельное. Исследования ведутся сегодня в Ухте, Ленинграде, Челябинске, Омске. Большой вклад в решение этой народнохозяйственной проблемы вносит группа молодых ученых ташкентского автодорожного института во главе с его ректором А. Муталибовым.

В ходе испытаний предполагается перевести на конденсатное топливо дизельные автомобили полуострова Ямал, транспорт газовых месторождений Медвежье, Уренгой, Вуктыл, а также дизельные машины в Ташкенте и Бухаре.

Новое топливо, при организации его промышленного производства, может открыть большие перспективы для снабжения автомобильного парка в отдаленных и труднодоступных районах страны, поможет освоению новых пространств Севера, Сибири и Дальнего Востока.

АВТОРОДЕО НА «ЖИГУЛЯХ»

Этот снимок сделан на Выставке достижений народного хозяйства СССР, когда там проходили дни Волжского автомобильного завода. Возможности автомобиля марки «ВАЗ» продемонстрировала группа автородео, созданная на хозрасчетных началах при заводе. Аттракционы автородео до сих пор проходили на «москвичах». Программа группы из г. Тольятти во многом оригинальна по сравнению с выступлениями водителей-артистов из ЧССР и ПНР.

Фото А. Ковтуна

НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА

Началось серийное производство модернизированного самосвала ЗИЛ-ММЗ—554М. Эти машины поступили в распоряжение колхозов и совхозов. Мытищинские машиностроители на год раньше срока начали выпускать специализированную машину для сельского хозяйства. Грузоподъемность ее увеличена с 4500 до 5250 кг по сравнению с прежним самосвалом ЗИЛ-ММЗ—554.

Мытищинский машиностроительный завод — одно из старейших предприятий промышленности.

Фото Н. Акимова (ТАСС)

ГАЗ ПЕРЕВОЗИТ ГАЗ

Прокладка газопровода Тарту — Раквере открыла перед Эстонией новые перспективы в экономике. Новинкой для республики является использование сжиженного газа вместо бензина в качестве топлива для автомобилей. На это топливо недавно переведено много автоцистерн, перевозящих сжиженный газ, а также грузовиков, транспортирующих газовые баллоны. Об этом сообщил в газете «Вечерний Таллин» Ильмар Каэв, главный инженер управления «Таллингаз».

Новшество позволяет не только экономить бензин, но и уменьшить загрязненность городского воздуха.

СНЕГОХОДЫ «ЯМАХА»

В Москве на выставке японского торгового объединения «Мицуй» был представлен среди других экспонатов снегоход ЕТ-340Т известной мотоциклетной фирмы «Ямаха». Это одна из ее десяти моделей, выпускаемых в настоящее время. Машина снабжена двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения рабочим объемом 337 см³, развивающим мощность 32 л. с. при 6500 об/мин.

Интересна у снегохода подвеска гусеницы. Нижняя ее ветвь скользит по направляющим, которые соединены посредством катков и гидравлических амортизаторов с корпусом. Благодаря этому машина идет намного плавнее, чем с катковой подвеской, применявшейся ранее. Особенностью этой конструкции является пластмасса, которой облицованы направляющие.

Годовой выпуск фирмы — 70 тысяч снегоходов, и почти все их закупают США, Канада, скандинавские страны. По этому показателю «Ямаха» занимает второе место в мире (после канадской фирмы «Бомбардье»). В прошлом году во всем мире было произведено около 300 тысяч снегоходов — заметно меньше, чем в предыдущие годы. По мнению зарубежных специалистов, это связано с энергетическим кризисом.

Снегоход «Ямаха» модели ЕТ-340Т.

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

БЕНЗИН + ВОДА

Среди автомобилистов сейчас немало разговоров о чудодейственных результатах, которые дает впрыск воды во впускную систему. Говорят, что с ним получается заметная экономия топлива, что можно вместо высокооктанового бензина АИ-93 использовать А-76, кое-кто даже смонтировал на своей машине этакие пульверизаторы для распыления воды во впускном коллекторе. И, чтобы придать солидность самодеятельным конструкциям, «знатоки» ссылаются на исследования ученых, которые показали, что добавка воды снижает содержание токсичных веществ в отработавших газах.

Чтобы внести в этот вопрос ясность, редакция пригласила выступить на страницах журнала ученых из НАМИ — головного НИИ автомобилестроения — кандидатов технических наук Б. А. КУРОВА и Е. В. ШАТРОВА, которые как раз исследуют работу автомобильного двигателя на смеси бензина с водой.

Могут ли добавки воды к топливу помочь в решении проблемы экономии нефти и борьбы с загрязнением воздуха автомобилями? Вопрос, нередко всплывающий на страницах отечественных и зарубежных изданий. Подчас сообщения завершаются смелыми прогнозами о том, что вода станет чуть ли не топливом, на котором сможет работать автомобиль в будущем. Ну а каково действительное положение?

Исследования, проведенные почти полвека назад, подтвердили, что подачей в систему питания некоторого количества воды можно в отдельных случаях улучшить работу двигателя. В довоенные годы у нас в стране широко применялся впрыск воды на моторах колесных тракторов СХТЗ. Он позволял использовать в качестве топлива дешевый керосин, уменьшить тепловую напряженность и повысить экономичность двигателя. Тогда же впрыск воды использовался и в авиации как средство, которое давало возможность работать на бензине с более низким, чем требовал данный мотор, октановым числом. В последнее время присадка воды к топливу рассматривается и с позиции уменьшения выброса вредных веществ с отработавшими газами.

Так что же дает добавка воды к горючему? Прежде всего напомним, что вода не является топливом, то есть веществом, выделяющим тепло при химическом соединении с кислородом. Попадая в цилиндры двигателя, она может только повлиять на рабочий процесс, ухудшить его или улучшить. Механизм воздействия на процесс горения топлива воды, введенной в камеру сгорания, полностью еще не изучен, однако разносторонние исследования в этой области уже позволяют сделать некоторые выводы.

Во-первых, вода создает внутреннее охлаждение цилиндра и заряда рабочей смеси — будь у нас двигатель с внешним смесеобразованием (например, карбюраторный) или дизель. Объяснение этого в том, что часть тепла, которое выделяется при сгорании топлива, уходит на испарение воды и перегрев ее паров. Скрытая теплота парообразования воды весьма велика — 536 кал/кг, то есть в семь раз больше, чем бензина (75—80 кал/кг).

Во-вторых, водяной пар, занимая некоторый объем в камере сгорания, тем самым уменьшает количество поступающего в нее топлива, что, в свою очередь, способствует меньшему выделению тепла и понижает температуру сгорания. Как следствие, отработавшие газы содержат меньше окислов азота, которые образуются в цилиндре тем интенсивнее, чем выше температура сгорания. Кроме того, отсутствие перегрева отдельных участков в камере сгорания снижает вероятность детонации.

Именно последнее обстоятельство и привлекло внимание автолюбителей, которые, стремясь приспособить двигатели своих «жигулей» и «москвичей» к работе на дешевом низкооктановом бензине А-76, начали изобретать и кустарно изготовлять разные устройства для впрыска воды во впускную систему. Однако эксперименты и опыт прошлых лет показывают, что присадка воды для уменьшения детонации наиболее эффективна в случае применения низкооктанового топлива (керосин, бензин А-66, А-72), а не относительно высокооктанового (АИ-93). В настоящее время мировая практика не знает случаев оснащения двигателей массового производства со степенью сжатия 8,5—9,0 системами для впрыска воды.

Исследования также показали, что работа на топливе с присадкой воды (в виде эмульсии или впрыскиваемой отдельно) сопровождается заметным усилением выброса с отработавшими газами углеводородов. Причина — в увеличении относительно холодного слоя рабочей смеси у стенок камеры сгорания и недожигании в нем некоторого количества углеводородов. В то же время со снижением температуры рабочего процесса и максимальной температуры цикла падает давление, развивающееся в цилиндре. В результате уменьшается мощность двигателя.

Введение бензино-водяной смеси в цилиндры оказывает механическое влияние на смесеобразование. Распыленные на мельчайшие капли бензин и вода перемешиваются, причем каждую капельку воды обволакивает тонкий слой бензина и образуется эмульсия. Попадая в зону высоких температур, капли воды переходят в пар, в то время как обволакивающее их жидкое топливо к этому моменту испаряется только частично. При дальнейшем нагреве водяной пар, стремясь расшириться, разрывает топливную оболочку. Так происходит дополнительное дробление капель эмульсии — «вторичное распыливание», способствующее хорошему перемешиванию паров и мельчайших частиц топлива, воды и воздуха. Получается однородная смесь, которая сгорает более полно.

Испытания, проведенные в нашей стране, установили, что в ряде случаев применение водотопливных смесей обеспечивает и уменьшение расхода бензина в пределах 5%. Почему?

При переводе питания двигателя с бензина на бензино-водяную эмульсию происходит обеднение горючей смеси. Это естественно, ведь часть топлива, как мы уже сказали, теперь замещается водой. «Вторичное распыливание», о котором речь шла выше, создает лучшие условия для сгорания смеси. В свою очередь, более полное сжигание обедненной рабочей смеси, которое возможно лишь при подаче воды в цилиндры, приводит к уменьшению расхода топлива.

Таким образом, работа на бензино-водяной смеси, с одной стороны, ухудшает процесс сгорания, снижая температуру цикла и уменьшая давление в цилиндре, а с другой — улучшает, создавая более благоприятные условия для образования рабочей смеси.

Подавать воду в цилиндры двигателя можно двумя способами. Первый — непосредственное распыливание во впускной системе через специальные жиклеры в карбюраторе или форсунки в камере сгорания. Второй — предварительное приготовление водотопливной эмульсии, которая заливается в бак и поступает в двигатель через обычную систему питания.

Первый способ в настоящее время не находит сторонников среди специалистов, поскольку вызывает главным образом снижение температуры рабочего процесса и обладает рядом существенных недостатков. Так, для непосредственной подачи воды на автомобиле должна существовать вторая система питания: водяной бак, дополнительный карбюратор или, как минимум, вторая поплавковая камера, водяные фильтры, трубопроводы и много других деталей. Возникает необходимость в специальных мерах против замерзания воды зимой. В системе отлагаются накипь и вредные осадки, которые изменяют ее регулировки.

При втором способе наряду со снижением температуры рабочего процесса в полной мере используется эффект «вторичного распыливания» горючей смеси. В цилиндры поступает эмульсия, то есть смесь двух нерастворимых жидкостей. Одна (в нашем случае — вода) в виде мельчайших капель распределена в другой (топливе) — так называемой дисперсионной среде. В результате действия сил поверхностного натяжения капли постоянно стремятся к слиянию. Происходит разрыв дисперсионных прослоек, и эмульсия расслаивается. Поэтому стабильность водотопливных эмульсий невелика, особенно при отрицательных температурах окружающего воздуха. И это одна из серьезных причин, препятствующих использованию их на автомобильном транспорте.

Чтобы получить устойчивую эмульсию или, во всяком случае, продлить ее существование, применяют специальные присадки, так называемые эмульгаторы. Ими могут служить далеко не всякие вещества, замедляющие расслоение водотопливной эмульсии, — ведь эмульгатор должен полностью сгорать в цилиндрах, не давая отложений на стенках камеры сгорания, впускной и выпускной систем и не увеличивать выброс вредных веществ с отработавшими газами. Необходимо,

чтобы этот препарат оказывал стабилизирующее воздействие на эмульсию уже при небольших концентрациях и не был дефицитным и дорогостоящим веществом. Известные в настоящее время эмульгаторы сохраняют смесь в требуемом состоянии только несколько дней, а при низких температурах — несколько часов.

В водотопливных эмульсиях уже при нескольких градусах ниже нуля появляются отдельные кристаллики замерзшей воды, которых с дальнейшим понижением температуры становится все больше. Как видим, все очень непросто, и, естественно, использование на автомобильном транспорте заранее приготовленных водотопливных эмульсий пока что очень проблематично.

Делались попытки приготовлять бензино-водяные смеси непосредственно на автомобиле. Для этой цели служили различные устройства в виде шестеренчатых насосов, гидрораспылителей и даже ультразвуковых установок. Однако все они крайне усложняют систему питания, да и не решают проблемы эксплуатации в зимнее время.

Итак, вернемся к главному вопросу, поставленному в начале статьи. Может ли вода решить две основные проблемы, связанные сегодня с существованием автомобиля, оснащенного двигателем внутреннего сгорания? Это ощутимая экономия нефтяных топлив и уменьшение загрязнения окружающего воздуха.

В настоящее время исследования и практика приводят к следующим выводам.

Первое — применение водотопливных эмульсий дает возможность работы на несколько обедненных рабочих смесях при повышении степени сжатия, что позволяет рассчитывать на экономию топлива.

Второе — нельзя говорить о том, что присадка воды к топливу решает проблему токсичности отработавших газов. Выброс окислов азота и окиси углерода действительно уменьшается, но выброс углеводородов увеличивается.

Третье — несмотря на большой объем проведенных экспериментов, пока нет стабильных водотопливных эмульсий.

Четвертое — нет достоверных сведений о влиянии присадки воды на состояние деталей и надежность работы двигателя при длительной эксплуатации. Это очень важный вопрос, от решения которого может зависеть и решение всей проблемы.

Таким образом, рекомендовать добавку воды к топливу для применения в широкой эксплуатации пока преждевременно.

Справка редакции

В технической литературе вопрос о впрыске воды во впускной коллектор ставился уже лет 40—50 назад. Так, во втором томе книги А. В. Джоджа «Автомобильные и авиационные двигатели», вышедшей в 1933 году в Госмашметиздате, есть ссылка на исследования, которые еще в 1924 году начал Рикардо. В частности, он пришел к выводу, что «как средство уменьшения детонации это было допустимо, но представляло очень малую ценность...»

Интересные свидетельства содержит книга В. В. Бекмана «Гоночные автомобили» (2-е издание, М., «Машиностроение», 1967). Автор пишет, что высокофорсированные двигатели гоночных автомобилей довоенного периода («Ауто-унион», «Мерседес-Бенц», «Альфа-ромео», «Мазерати») работали на топливе, содержащем 5—3% воды. Она снижала температуру сгорания, позволяла работать при том же октановом числе топлива с более высокой степенью сжатия.

Надо заметить, что для авиационных и гоночных автомобильных двигателей вопрос о повышении коррозии и износа деталей в случае добавки воды в топливо не стоял. Что касается тракторных моторов, то их профилактические ремонты, приуроченные к началу посевной кампании, в большинстве случаев сопровождались почти полной заменой ответственных деталей. Поэтому точно оценить степень их корродирования или износа практически не удавалось.

Сама идея добавки воды в топливо, как видите, известна давно. Но необходимы еще серьезные и длительные всесторонние исследования, поиски новых материалов и методов соединения бензина с водой в единое топливо, проверка в эксплуатации, прежде чем можно будет снять вопросительный знак, которым заканчивается заголовок этой статьи.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СТРОБОСКОП

На вопрос читателей В. Каретина и Я. Глушко из Смоленской области о стробоскопическом методе проверки и установки момента зажигания отвечает инженер А. Х. СИНЕЛЬНИКОВ.

Автомобилисты знают, как важно правильно установить начальный момент зажигания и обеспечить исправную работу центробежного и вакуумного автоматов его опережения. Проверка и регулировка системы зажигания — тонкая и трудоемкая процедура. Автомобильный стробоскоп позволяет упростить ее. При помощи этого прибора даже малоопытный водитель может выполнить все необходимые работы за 5—10 минут.

Сущность стробоскопического метода в том, что импульсный свет специальной безынерционной лампы направляется на вращающуюся часть двигателя, например шкив коленчатого вала, где нанесена контрольная метка момента зажигания в первом цилиндре. Вспышки стробоскопической лампы происходят синхронно с появлением искры на электродах свечи, отчего вращающаяся в такт со вспышками метка на шкиве кажется неподвижной. При правильно установленном моменте зажигания она будет видна точно против постоянной метки на блоке цилиндров. В противном случае этого добиваются, поворачивая корпус распределителя в нужном направлении.

Стробоскопический метод позволяет проверить и установить момент появления искры точнее, чем широко распространенный метод с лампой накаливания, подключенной к цепи низкого напряжения прерывателя. Причина в том, что процесс контроля и регулировки происходит на работающем двигателе. Одновременно проверяют исправность центробежного и вакуумного регуляторов опережения зажигания, что иными методами непосредственно на автомобиле сделать невозможно. Кроме того, стробоскопический метод помогает наблюдать за работой движущихся частей мотора (клапанов, распределительного вала и др.), которые в импульсном свете кажутся неподвижными.

Простейшим стробоскопом может служить обычная неоновая лампа (например, МН-7), подключаемая через соответствующий гасящий резистор к свече первого цилиндра и «массе» автомобиля. Однако неоновый свет слишком слаб, и лампу приходится подносить вплотную к движущимся частям мотора, что само по себе небезопасно.

Отечественная промышленность выпускает несколько стробоскопических приборов, работающих от бортовой сети автомобиля («Авто-искра», ПАС-2, СТБ-1). Наиболее совершенным из них является СТБ-1, показанный на фото. В нем применена специальная лампа-вспышка, удобная для работы даже при солнечном освещении. Прибор СТБ-1 может, кроме того, служить преобразователем низкого постоянного напряжения 12 В в высокое постоянное 127 В. На его ручке расположены гнезда для подключения коллекторной электробритвы мощностью 10 Вт. СТБ-1 продается в автомобильных магазинах, его цена — 25 рублей.

Стробоскоп СТБ-1.

ОЛИМПИЙСКИЕ ИНТЕРВЬЮ ЗР

Корреспондент «За рулем» беседует с генеральным директором производственного объединения «Мосавтотехобслуживание» Семеном Николаевичем Петроченковым

Летом нынешнего года в Москву на Олимпийские игры съедутся десятки тысяч гостей из разных стран мира — спортсмены, представители спортивных организаций, туристы, корреспонденты газет, радио и телевидения. Сейчас трудно сказать, сколько из них воспользуется для этого собственными автомобилями, но ясно, что цифра будет немалой. Обслуживание и необходимый ремонт автомобилей гостей ложатся на плечи производственного объединения «Мосавтотехобслуживание». Корреспондент «За рулем» встретился с генеральным директором объединения и попросил его ответить на ряд вопросов, связанных с организацией работы столичного автосервиса в период Олимпиады.

— Число посетителей станций технического обслуживания, расположенных в Москве, в дни Олимпиады значительно увеличится. Готово ли объединение удовлетворить этот дополнительный спрос на услуги?

— Надобность в услугах автосервиса, конечно, возрастет. Причем особенно увеличится спрос на услуги срочного порядка. Это понятно — человеку, приехавшему на сравнительно короткое время, с насыщенной программой, недосуг долго ждать. В принципе производственное объединение располагает достаточными возможностями для быстрого и квалифицированного обслуживания автомобилей всех отечественных и многих зарубежных марок. С вводом СТО в Ивановском общее число наших станций в Москве увеличилось до пятнадцати. Помимо них, в состав объединения входят технический центр, два мотеля с гостиницами, ресторанами и охраняемыми стоянками, служба дорожной технической помощи, автомобильный магазин, комбинат гаражного обслуживания. Ежегодно услугами наших предприятий пользуется больше миллиона клиентов. К сожалению, сверх меры затянулось сооружение техцентра в Немчиновке. А с этим объектом мы связываем большие надежды — ввод его в строй мог бы намного увеличить наши мощности по кузовному ремонту. Что касается слесарных работ, операций по техническому обслуживанию, то возможностей у нас, повторяю, достаточно и для того, чтобы оказать необходимые услуги гостям Олимпиады, и для того, чтобы продолжать нормальное обслуживание обычного контингента наших клиентов.

— Какие именно из столичных СТО будут обслуживать зарубежных гостей Олимпиады? Как будет организована их работа?

— Работы по техническому обслуживанию автомобилей ряда моделей могут быть выполнены на любой из наших СТО. Однако главным образом эти функции возьмут на себя четыре предприятия объединения: СТО № 7, традиционно специализированная на ремонте машин иностранных марок, СТО при мотелях на Минском и Варшавском шоссе, а также служба дорожной технической помощи.

Последняя с этой целью значительно расширяется, ей придается немало новых технических средств. Так, достигнута договоренность с итальянской фирмой «Изоли» о приобретении нескольких автомобилей, предназначенных для оказания помощи прямо на шоссе или городских магистралях. В числе приобретаемых в Италии спецмашин есть и такие, которые способны вытащить пострадавший автомобиль из глубокого кювета, поднять на платформу и доставить на станцию обслуживания.

При этой службе создается небольшая станция на пять постов, которая также будет работать круглосуточно. В течение 24 часов центральная диспетчерская будет иметь надежную радиотелефонную связь со всеми ремонтными «летучками». Если с автомобилем любого участника или гостя Олимпиады что-то случилось, его владелец в любое время дня и ночи может позвонить в центральную диспетчерскую — помощь он получит незамедлительно.

— Чтобы позвонить, нужно знать номер телефона...

— Мы это, разумеется, предусмотрели. Прежде всего отмечу, что нужные номера телефонов указаны в специальном справочнике-разговорнике, издающемся на четырех языках: английском, французском, испанском и немецком. Этот разговорник, кроме того, вообще даст возможность клиенту-иностранцу и работнику службы автосервиса достаточно легко понять друг друга. Впрочем, многие из наших сотрудников смогут обойтись и без разговорника, поскольку в системе объединения организованы курсы иностранных языков. На курсах занимается немало наших рабочих и служащих. Справочники-разговорники будут и у сотрудников столичной автоинспекции. Инспектор ГАИ всегда поможет зарубежному автомобилисту, если тот попал в затруднительное положение, — подскажет номер телефона нашей центральной диспетчерской или позвонит сам, посоветует, как проще и быстрее добраться до ближайшей СТО, бензоколонки, стоянки или моечного пункта. Кстати говоря, решением Мосгорисполкома в дополнение к существующим сооружаются еще три пункта мойки автомобилей. Они появятся на Минском, Ленинградском и Каширском шоссе при въезде в столицу.

— А как быть, если для ремонта автомобиля иностранной марки потребуются запасные части или даже агрегаты? Моделей автомашин в мире множе-

Новая станция обслуживания автомобилей в Ивановском оборудована самыми современными приборами и стендами, позволяющими быстро и хорошо отрегулировать любой узел машины.

Фото В. Князева

ство, и запастись деталями и агрегатами для всех попросту невозможно...

— Вот уже несколько лет мы успешно сотрудничаем с западногерманской фирмой «Даймлер-Бенц», которая на протяжении последнего времени обеспечивает нас необходимыми запасными частями и агрегатами для «мерседесов», «фольксвагенов» и БМВ. По договоренности с «Автоэкспортом» эта фирма на период игр XXII Олимпиады взяла на себя обязанности генерального поставщика запасных деталей для автомобилей всех иностранных марок. Через Финляндию необходимые узлы и агрегаты будут поступать в Москву не позднее чем через двое суток с момента посылки заявки. Смазочные материалы разнообразных видов и марок мы попросту закупаем в достаточном объеме и даже с некоторым запасом. Так что при серьезной поломке клиенту не придется слишком долго ждать ремонта своего автомобиля.

— В систему производственного объединения «Мосавтотехобслуживание», как вы сказали, входит и автомагазин. Тут продаются не только автомобили и запасные части к ним, но и многие товары, которые принято называть сопутствующими. Как вы считаете, может ли существующий ассортимент такого рода товаров заинтересовать иностранного туриста или участника Олимпиады!

— А почему нет? Если человек, выезжая за рубеж, приобретает сувениры для себя, почему не приобрести что-либо интересное и полезное для своего автомобиля? Ассортимент товаров, сопутствующих машинам, за последние годы вырос необычайно, и спрос на них, по всему видно, будет все увеличиваться. Ряд изделий, предлагаемых автолюбителям в нашем магазине, я вполне убежден, соответствует мировым образцам и будет, надеюсь, пользоваться успехом у гостей Олимпийских игр. К сожалению, лишь немногие товары несут на себе олимпийскую символику. Но, я думаю, это дело поправимое. Хотя времени до открытия Олимпиады осталось не так уж много, его, при желании, конечно, достаточно, чтобы, во-первых, отобрать лучшие, наиболее интересные и полезные изделия для продажи, а во-вторых, украсить их пятью кольцами с башней или изображением симпатичного олимпийского мишки. Все это потом, через годы, будет напоминать нашим зарубежным гостям о днях, проведенных в олимпийской Москве.

Беседу вел Е. КЛЕНОВ

После выступления журнала

И СНОВА ОБ АВТОМОТОТУРИЗМЕ

В прошлом году «За рулем» несколько раз выступал на эту тему, волнующую десятки тысяч автомобилистов и мотоциклистов. Проблемам развития автомототуризма были посвящены статьи «Автотурист на природе» («За рулем», 1979, № 2), «Чтобы благо стало благом» («За рулем», 1979, № 3 и № 4) и «Сколько друзей у «Друзей ЯВЫ» («За рулем», 1979, № 8). В них шла речь прежде всего о необходимости поднять на более высокий организационный уровень постановку дела в целом. Отмечалось, в частности, что в последнее время ослабла разработка и осуществление широкого комплекса мер по совершенствованию самодеятельного автомототуризма. Исчезли из плана работы Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС популярные в прошлом слеты, ралли, семинары, соревнования по мотоориентированию, которые были одной из форм активного отдыха молодежи.

Редакция получила ответ на эти выступления от заместителя председателя ЦС по туризму и экскурсиям П. Пасечного. Признавая их в основном правильными, он согласился с тем, что дальнейшее развитие автотуризма заслуживает большего внимания. Названы в ответе и конкретные недостатки: почти не разрабатываются специальные маршруты для автомототуристов, слабо популяризируются «Правила организации и проведения самодеятельных туристских походов и путешествий на территории СССР», согласованные с одиннадцатью министерствами и ведомствами, утвержденные Центральным советом по туризму и экскурсиям и одобренные секретариатом ВЦСПС. Еще недостаточно используются возможности совместной работы туристско-экскурсионных организаций профсоюзов на местах и обществ автомотолюбителей для дальнейшего совершенствования этого активного вида отдыха населения. Тов. Пасечный предложил провести совещание с обсуждением назревших вопросов развития автотуризма в стране.

Такое совещание состоялось в Центральном совете по туризму и экскурсиям с участием представителей Всероссийского общества автомотолюбителей, Федерации туризма при Центральном совете и редакции журнала «За рулем». В выступлениях отмечалось, что ослабление руководства самодеятельным автомототуризмом явилось в большой мере следствием ликвидации Центрального, республиканских, городских и районных клубов, секций автомототуристов, которые в прошлые годы проводили большую организационную и методическую работу. Эти клубы и секции, имея большой общественный актив, устраивали групповые походы выходного дня, разрабатывали маршруты путешествий по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, готовили инструкторов, проводили туристские соревнования и слеты. Созданные вместо них комиссии самодеятельного автомототуризма при Всесоюзной и местных федерациях оказались не в состоянии решать все эти вопросы. Да и в Управлении самодеятельного туризма Центрального совета они оказались вне поля зрения. Не проявили должной активности и общества автомотолюбителей.

Участники совещания были единодушны в том, что развитие автомототуризма в стране имеет большое социальное и политическое значение и заслуживает самого серьезного внимания. Среди обсужденных проблем особое место было отведено организаторской работе и путевому сервису. Как показывает редакционная почта, у автомототуристов есть серьезные и обоснованные претензии к этой службе. Принятое несколько лет назад Центральным советом по туризму и экскурсиям решение о выделении определенного количества мест в кемпингах, турбазах моторизованным путешественникам (список этих учреждений «За рулем» в свое время опубликовал) далеко не везде выполняется. Между тем эту проблему помогли бы решить, в частности, устройство простейших охраняемых стоянок и палаточных городков, а также предоставление мест для собственных палаток автотуристов на обычных турбазах, как это делает в своих учреждениях костромской областной совет по туризму и экскурсиям. В большинстве же случаев кемпинги и турбазы не идут навстречу нуждам самодеятельных автомототуристов.

Большая роль в работе с моторизованными путешественниками отводится обществам автомотолюбителей. Уже заметны их усилия в этом направлении. Всероссийское общество намерено в нынешнем году организовать широкое распространение среди своих членов специальных путевок, которые дают право самодеятельным туристам останавливаться в дороге по маршруту в кемпингах и турбазах, пользоваться другим туристским обслуживанием. Этим будет заниматься созданное при ВДОАМ Центральное бюро услуг автомотолюбителям. Все эти формы развития автомототуризма, безусловно, заслуживают внимания. Вместе с тем они требуют комплексного подхода, совместных усилий всех заинтересованных организаций.

Важным итогом состоявшегося совещания является решение о выработке в первом квартале нынешнего года совместных документов ЦС по туризму и экскурсиям и ВДОАМ по дальнейшему развитию самодеятельного автомототуризма в стране.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Чемпионат СССР 1979 года по кольцевым гонкам (итоги трех этапов)

Личный зачет. IV класс: 1. М. Богатырев; 2. А. Нуждин; 3. Б. Хицяк (все — РСФСР). **Формула III:** 1. В. Климанов (Москва); 2. Г. Дгебуадзе (Грузинская ССР); 3. Т. Асмер (Эстонская ССР). **Формула «Восток»:** 1. А. Медведченко (Украинская ССР); 2. Р. Сарап (Эстонская ССР); 3. Э. Сальм (Латвийская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР.

Чемпионат СССР 1979 года по ралли (легковые автомобили IV класса, итоги двух этапов)

Личный зачет: 1. В. Гольцов — С. Штин; 2. Н. Елизаров — С. Гогунов (оба — РСФСР); 3. В. Ганин — Т. Вунн (Москва). **Командный зачет:** 1. Литовская ССР; 2. РСФСР; 3. Эстонская ССР.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Чемпионат СССР 1979 года по кроссу (итоги трех этапов)

Личный зачет. Класс 125 см³: 1. Ю. Худяков; 2. О. Бердников (оба — Москва); 3. П. Рулев (Ленинград). **Класс 250 см³:** 1. В. Кавинов (Украинская ССР); 2. В. Корнеев (РСФСР); 3. А. Овчинников (Москва). **Класс 500 см³:** 1. В. Худяков (Ленинград); 2. Р. Паурис (Молдавская ССР); 3. А. Бочков (Ленинград).

Чемпионат СССР 1979 года в мотогонках по ипподрому

Личный зачет. Юноши. 125 см³: 1. В. Трофимов; 2. В. Дехтярук (оба — Украинская ССР); 3. А. Джумаев (Туркменская ССР). **Женщины. 125 см³:** 1. М. Ааде (Эстонская ССР); 2. А. Федоренкова (РСФСР); 3. Э. Лаутер (Эстонская ССР). **Мужчины. 125 см³:** 1. В. Тетерин (РСФСР); 2. А. Кюнемяэ (Эстонская ССР); 3. С. Путинцев (РСФСР). **175 см³:** 1. А. Максимец (Белорусская ССР); 2. В. Кузьмин; 3. С. Губич (оба — РСФСР). **250 см³:** 1. Я. Мюрк (Эстонская ССР); 2. В. Казаков (Украинская ССР); 3. А. Акименко (РСФСР). **Командный зачет:** 1. Эстонская ССР; 2. РСФСР; 3. Таджикская ССР.

Чемпионат СССР 1979 года по мотоболу среди клубных команд (высшая лига)

1. «Металлург» (Видное, Московская обл.) — 27 очков (забитые и пропущенные мячи 61—26); 2. «Автомобилист» (Элиста) — 22 (61—29); 3. «Вымпел» (Полтава) — 18 (28—32); 4. «Ковровец» (Ковров) — 17 (38—37); 5. «Нива» (Хорол, Полтавская обл.) — 16 (27—26); 6. «Молния» (Зеленокумск) — 15 (35—44); 7. «Восход» (Вознесенск) — 14 (55—50); 8. «Адажи» (Рига) — 14 (35—44); 9. «Швитурис» (Кретинга) — 1 (18—71).

Чемпионат СССР 1979 года по спидвею среди клубных команд (высшая лига)

1. «Башкирия» (Уфа) — 16 баллов; 2. «Сибирь» (Новосибирск) — 16; 3. «Турбина» (Балаково) — 10; 4. «Нефтяник» (Октябрьский) — 8; 5. «Баррикада» (Ленинград) — 6; 6. «Жигули» (Тольятти) — 4.

Ваша сервисная книжка

В предыдущем номере вы впервые встретились с этой рубрикой. Продолжаем цикл материалов, подготовленный инженерами АЗЛК Б. Ф. СТРЕБКОВЫМ и А. Б. ГУРЬЕВЫМ.

Натягиваем цепь в моторе «Москвича—1500»

В сервисной книжке, прилагаемой к «Москвичу—2140», сказано, что одновременно с регулировкой клапанов необходимо восстанавливать натяжение цепи, приводящей механизм газораспределения. Изнашиваясь в шарнирных соединениях звеньев, цепь постепенно удлиняется, что приводит к усилению колебаний ведомой ветви и создаваемого ей шума. На общем фоне звуков работающего двигателя «металлический шелест» цепи отчетливо прослушивается в передней части моторного отсека.

Регулировка натяжения подробно описана в инструкции по эксплуатации, и выполнить ее довольно просто. Тем не менее обращаем ваше внимание на некоторые моменты.

Первый. Если стопорный болт был отвернут более чем на 2/3 оборота, рекомендуемых инструкцией, сухарь, удерживающий плунжер, обязательно упадет из-под болта. В таком случае надо вывернуть гайку, в которую упирается пружина, и вытащить пружину. Сухарь можно извлечь магнитом соответствующего размера или проволочным крючком, как показано на рисунке.

Бывает, что все попытки «выудить» его оказываются безрезультатными. Тогда придется снять с двигателя верхнюю крышку картера, в котором находится механизм газораспределения, — в ней расположен механизм натяжения цепи.

Упустив по неосторожности сухарь, не пытайтесь вворачивать стопорный болт в надежде прижать им плунжер, так как неизбежно будет повреждена пружина. Что с ней происходит, показано на фотографии. Перемещаться в таком виде внутри плунжера она не может, и придется заменять ее новой. Так или иначе добытый сухарь необходимо «прихватить» стопорным болтом, прежде чем продолжить регулировку.

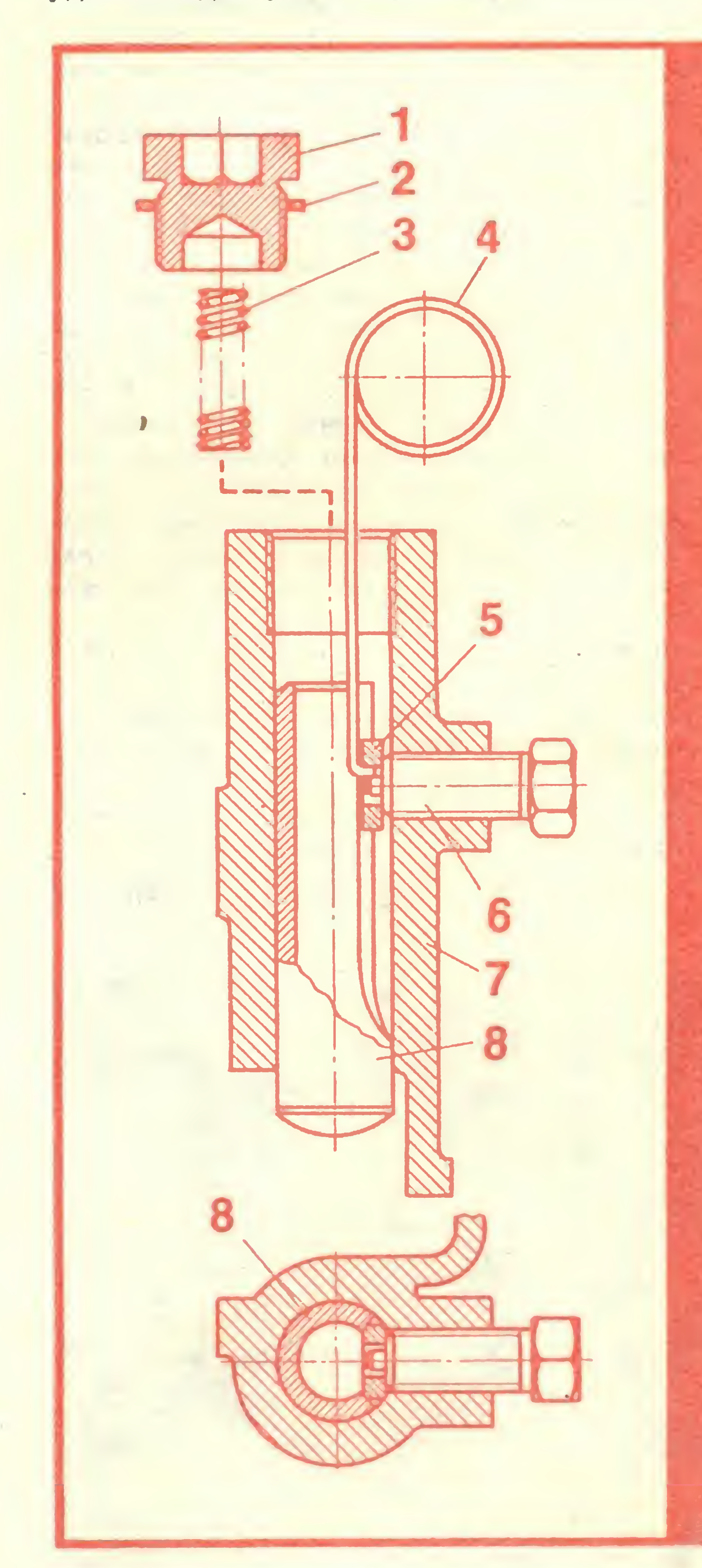
Вторая тонкость. После регулировки шум, издаваемый цепью, должен стать слабее. Если он не снизился, то можно предположить, что плунжер «завис» в своей направляющей. Повторите регулировку, постукивая металлическим предметом по тому месту верхней крышки цепного привода, где находится плунжер. Раздавшийся при этом щелчок покажет, что он занял нужное положение. Удары по крышке не должны быть чересчур сильными, она ведь отлита из алюминиевого сплава.

Подтягивать цепь на работающем двигателе или поворачивать коленчатый вал пусковой рукояткой? Приемлемы оба способа. Следует только иметь в виду, что сначала пускают двигатель, а уж затем отворачивают стопорный болт и что при работающем на холостых оборотах моторе и отпущенном стопорном болте нельзя увеличивать или уменьшать частоту вращения коленчатого вала. Иначе цепь может проскользнуть на одной из звездочек, меняя фазы газораспределения, и произойдет встреча клапана с поршнем, выводящая из строя весь мотор.

Ну а как быть, если после большого пробега регулировка не дает должного эффекта и цепь продолжает «греметь». Очевидно, что цепь вытянулась и ее пора заменить. Она уже нарушает синхронность вращения коленчатого и распределительного валов, и последний начинает несколько отставать по углу поворота. При этом резко ухудшаются мощностные и экономические показатели двигателя.

Относительно срока службы новой цепи нужно сказать, что она долговечна и лишь в редких случаях ее приходится менять раньше, чем автомобиль пройдет положенные ему до капитального ремонта 140 тысяч километров.

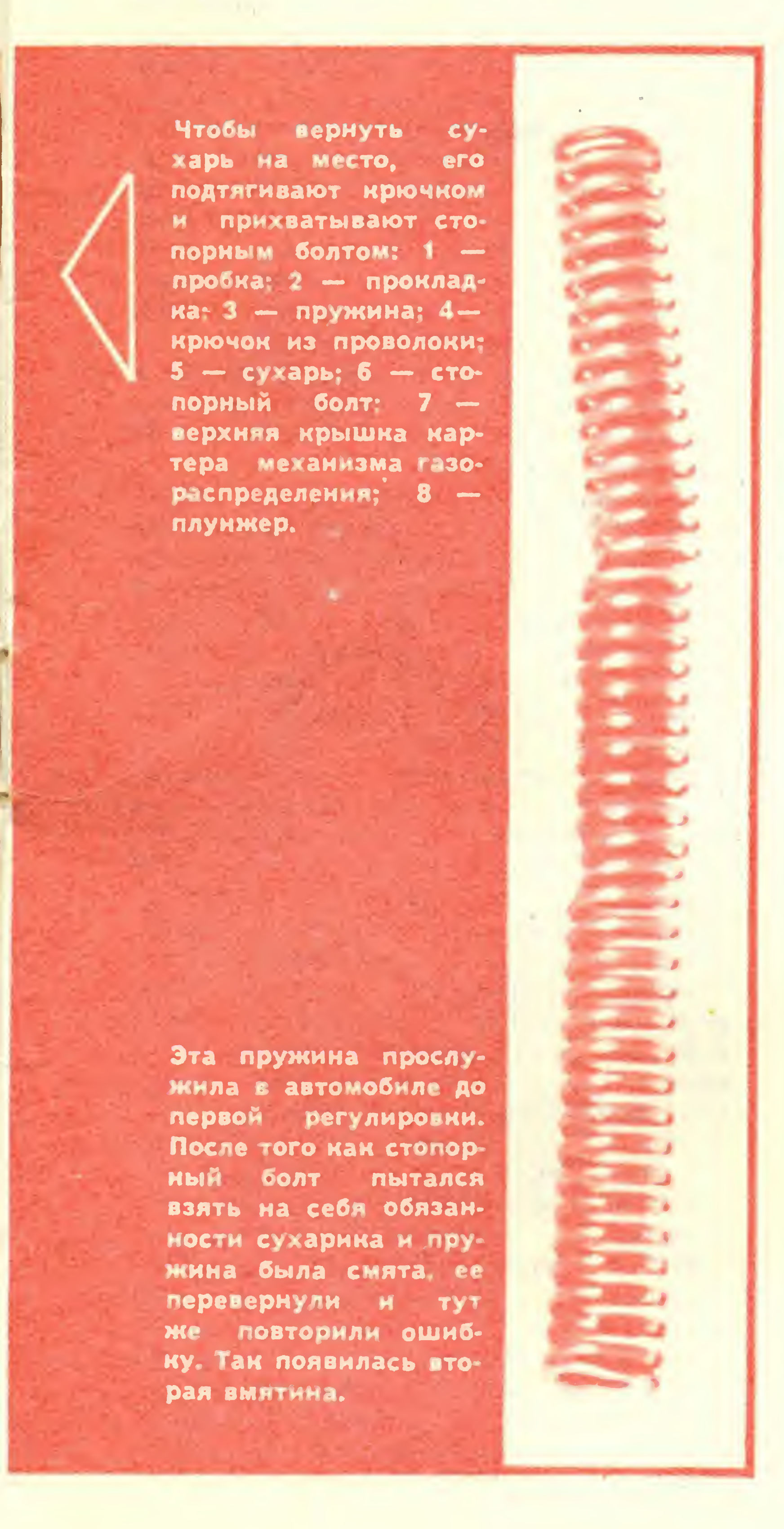
Если вы заменяете только цепь, нет смысла извлекать двигатель из автомобиля. Но лучше одновременно заменить и звездочки, зубья которых тоже не вечны. Тут уж придется демонтировать многие детали и узлы, включая радиатор, чтобы получить достаточно удобный доступ к передней части дви-



гателя. Работа это сложная, и, прежде чем за нее браться, хорошенько взвесьте собственные силы, оцените свои слесарные навыки, опыт ремонтных работ, наличие инструмента. Понадобится съемник для шкива коленчатого вала и ведущей звездочки. Если почувствуете, что для вас это сложно, обратитесь на специализированную СТО.

В настоящее время в двигатель «Москвич—412» для автомобиля «Москвич—1500» устанавливают двухрядную втулочную цепь. Владельцам «москвичей» ранних выпусков полезно знать, что до мотора № 242311 (1972 года) использовалась втулочно-роликовая. Для замены такой цепи новой (втулочной) понадобятся ведомая и ведущая звездочки (412-1006020-10 и 412-1005030-10 соответственно), а также звездочка (412-1006046-10) и рычаг (412-1006051-10) натяжного устройства. Номер самой цепи 412-1006040-20.

Завершая «цепную» тему, посоветуем не слишком усердствовать при завинчивании стопорного болта после регулировки. Прилагаемый к нему момент не должен превышать 1,2—1,3 кгс·м.



Чтобы вернуть сухарь на место, его подтягивают крючком и прихватывают стопорным болтом: 1 — пробка; 2 — прокладка; 3 — пружина; 4 — крючок из проволоки; 5 — сухарь; 6 — стопорный болт; 7 — верхняя крышка картера механизма газораспределения; 8 — плунжер.

Эта пружина прослужила в автомобиле до первой регулировки. После того как стопорный болт пытался взять на себя обязанности сухарика и пружина была смята, ее перевернули и тут же повторили ошибку. Так появилась вторая вмятина.

Электрооборудование легковых автомобилей

Совершенствование автомобилей неизбежно сопровождается применением новых, надежных приборов электрооборудования. В эксплуатации они нуждаются в самом минимальном внимании, и не случайно при пустяковом отказе, устранить который можно за несколько минут, начинающий автолюбитель оказывается в затруднении: он к этому не готов.

Чтобы помочь преодолеть «барьер неизвестного», редакция подготовила серию статей, посвященных отдельным системам.

Тема первой статьи, автором которой выступает инженер Л. Н. ИВАНОВ, — энергоснабжение «жигулей», «москвичей» и «запорожцев» последних моделей. Иллюстрации к ней помещены на 1-й странице вкладки.

Система энергоснабжения

В эту систему входят аккумулятор и генератор, работающий в паре с реле-регулятором. Другие приборы, объединенные с ней общей проводкой, а также служащие для контроля и включения и поэтому показанные на схемах, относятся сюда лишь косвенно.

При анализе неисправностей, которые могут возникнуть в энергоснабжении, мы будем придерживаться следующего порядка: сначала назовем их внешние признаки, определим наиболее вероятные причины, а затем предложим методы поиска и возможные способы устранения. Марки машин будем называть только в случае индивидуального внешнего проявления дефекта или различия в диагностике и способах устранения.

Стартер вяло или совсем не вращает коленчатый вал. Наиболее вероятны две причины. Первая — плохой контакт соединений силовой цепи стартера: может быть недостаточно надежно закреплены клеммные зажимы проводов аккумулятора, «плюсовая» клемма стартера, толстый провод, соединяющий двигатель с кузовом, отключатель «массы» (если он есть). Вторая, как правило, связана с аккумуляторной батареей, которая может быть разряжена более чем на 50% летом или 25% зимой, утратить емкость от естественного старения, небрежной эксплуатации или короткого замыкания пластин в одной или нескольких банках. Зимой может сказаться низкая температура электролита.

Убедившись, что все перечисленные выше соединения чисты и крепко затянуты, включите фары или плафон освещения салона, а затем стартер. Если при этом свет в лампах почти гаснет — значит сильно разряжен или потерял емкость аккумулятор; менее вероятно короткое замыкание внутренней силовой цепи стартера. Когда же накал нитей в лампах меняется несущественно— значит остался плохой контакт где-то во внешней силовой цепи стартера. В худшем случае — неисправен стартер или двигатель.

Аккумулятор быстро разряжается между поездками. Может появиться утечка тока через поврежденную изоляцию какого-либо провода или прибора. Случай это редкий. А как правило, виновата сама батарея. Возможно загрязнение электролита, образование «мостиков» между полюсными выводами банок, а также выводом «+» и металлическими деталями крепления аккумулятора, не исключено короткое замыкание внутри одной или нескольких банок.

В качестве самой первой проверки отключите все потребители тока, снимите с вывода «+» аккумулятора клеммный наконечник и попробуйте слегка касаться им того места, где он был закреплен. Если возникают искры — налицо утечка тока, которую надо отыскать и устранить. Искрения нет—очевиден чрезмерный саморазряд аккумулятора (более 2% номинальной емкости в сутки). В этом случае его надо снять с автомобиля, вымыть теплой водой и протереть чистой тряпкой, смоченной раствором нашатырного спирта или кальцинированной соды. Заделать трещины на битумной мастике заливки. Детали крепления батареи очистить от окислов и покрасить. Если аккумулятор снова будет плохо «держать» заряд, то придется слить из него электролит, промыть банки дистиллированной водой, залить свежим электролитом прежней плотности и зарядить. Когда и это не помогает — аккумулятор пора сдавать в ремонт.

Аккумулятор в процессе эксплуатации медленно разряжается. Владельца машины это обычно не беспокоит до тех пор, пока двигатель не заупрямится при пуске. Внешне все благополучно, контрольная лампа отсутствия заряда не горит, амперметр (если он есть) показывает небольшой зарядный ток все время, и к этому привыкают. Но внимательный осмотр может дать такие результаты: слабо натянут приводной ремень генератора; плох контакт проводов на выводах аккумулятора, генератора и РН (реле напряжения); батарея потеряла емкость; электроэнергия перерасходуется при поездках на короткие расстояния с частыми остановками и пусками двигателя; разрегулированы карбюратор или система зажигания и надо многократно включать стартер, чтобы пустить мотор; нештатные потребители (дополнительные вентиляторы, подогреватели, фары и т. п.) расходуют много энергии, а зарядный ток батареи недостаточен— подгорели, окислились контакты РН или оно разрегулировано.

Рецепты на эти случаи можно было бы начать словами «подтяните», «зарядите», «отрегулируйте», «отключите»... Если и после всего этого вам придется пользоваться дополнительным зарядным устройством, то следует зачистить и отполировать контакты РН. На «москвичах» с реле-регулятором РР362А контакты не подгорают, поэтому их достаточно только отполировать.

Зачищать контакты реле лучше до-

ма или в мастерской, сняв прибор с машины. Обрабатывают одновременно оба контакта слегка зажатой между ними полоской мелкозернистой шкурки (не менее 100 ед.), сложив ее абразивом наружу. Затем удаляют пыль и полируют контакты полоской тонкого плотного картона или капроновой лентой до появления блеска на рабочих поверхностях. Если у реле две пары контактов, зачищают обе. Не надо стремиться начисто вывести «кратеры» на контактах, но наросты металла удаляют полностью.

Напоминаем, что при правильно отрегулированном РН, полностью заряженном аккумуляторе и отключенных потребителях (кроме системы зажигания) стрелка амперметра должна слегка отклоняться в сторону заряда (+) при движении автомобиля на прямой передаче со скоростью около 40 км/ч.

Перезаряд аккумулятора. Внешне он проявляется в том, что быстро выкипает электролит, амперметр показывает большой зарядный ток при полностью заряженном аккумуляторе, а лампы горят с повышенным накалом и часто перегорают. Возможные причины: плохой контакт РН с массой; пониженное (более чем на 0,3 В при замере вольтметром) напряжение на клемме «ВЗ» («15») РН относительно «плюса» генератора; неисправно РН — у РР380 обрыв в обмотке, спекание контактов верхней пары или подгорание контактов нижней пары; у РР362А окисление контактов нижней пары или «пробой» (короткое замыкание) транзистора; у РР310Б спекание контактов.

Начнем поиск причины с того, что на машине (любой марки) при работающем на средних оборотах двигателе соединим корпус реле с «массой» куском провода. Если напряжение в сети снизилось, — восстановите контакт РН с «массой». В противном случае соедините этим же проводом клемму «ВЗ» («15») РН с «плюсом» генератора. Снизившееся после этой процедуры напряжение указывает на плохой контакт в замке зажигания или в цепи до РН (в «Жигулях» — на предохранителе № 10). Но если его величина останется прежней, вскройте РН, зачистите контакты, дайте мотору повышенные обороты и прижмите пальцем якорь РН. Снижение напряжения в этом случае указывает на обрыв обмотки РН. На «Жигулях» часто бывает достаточно постучать ручкой отвертки по корпусу РР380, чтобы устранить залипание контактов.

Временно, чтобы доехать до дома, можно вместо поврежденного реле использовать переносную лампу. Для этого в «Жигулях» укрепляют на штекере лампы два кусочка провода; вынимают наконечники проводов из гнезд «15» и «67» РН и соединяют их со свободными концами проводов от «переноски»; изолируют места соединений и надежно укрепляют лампу в моторном отсеке. В «Москвиче» и «Запорожце» переносную лампу включают между клеммой «ВЗ» и отсоединенным от клеммы «Ш» проводом генератора. В этом случае выходное напряжение будет зависеть от мощности лампы: чем она больше, тем выше напряжение.

И наконец, если все проверки показали, что реле и его цепи исправны, надо отрегулировать его на более низкое напряжение.

Аккумулятор быстро разряжается в процессе эксплуатации. При этом контрольная лампа заряда горит во время движения автомобиля, а амперметр показывает разряд.

Это может быть в нескольких случаях: нет напряжения на клемме «ВЗ» («15») РН; нарушен контакт проводов с клеммами РН или генератора; неисправно реле напряжения — у РР380 подгорели контакты верхней пары или спеклись контакты нижней пары; пробит транзистор или сработало реле защиты у РР362А; загрязнение, подгорание контактов у РР310Б; неисправен генератор — замкнуты на «массу» положительная щетка или обмотка возбуждения, износились или зависли щетки, возник обрыв в фазовых обмотках, пробит выпрямительный блок.

Вначале важно определить, дает ли генератор напряжение. Для этого при работающем на средних оборотах двигателе и включенном дальнем свете фар снимите провод с вывода «+» аккумулятора: если мотор будет работать — генератор исправен, заглохнет — генератор, РН или оба эти прибора неисправны. Как проверить?

У «Жигулей» включают зажигание, вынимают провод из гнезда «15» РН и на его место вставляют один из проводов от «переноски», а второй ее провод соединяют с «массой». Лампа не горит — ищите обрыв в цепи от замка зажигания до клеммы «15» РН, горит — установите провод обратно в гнездо «15» РН и таким же способом проверьте цепь между клеммой «67» и «массой». Негорящая лампа покажет, что загрязнились контакты верхней пары (позиции **15** и **18** на схеме — см. вкладку). Если после зачистки контактов положение не изменилось — значит в РН внутренний обрыв, и прибор надо заменить. Когда лампа горит полным накалом, вставьте провод в гнездо «67» и пустите двигатель. При исправном генераторе напряжение в сети должно возрасти; если этого не произойдет — значит вся беда в генераторе. Чтобы проверить его, надо вынуть из гнезда «67» провод и соединить с этим проводом один провод лампы, а другой — с «плюсом» аккумулятора. Лампа не горит — износ (зависание) щеток или обрыв в обмотке возбуждения. Лампа горит полным накалом — короткое замыкание плюсовой щетки или обмотки возбуждения на «массу». В этом случае обычно выходит из строя и РН. Если лампа горит вполнакала — значит щеточный узел и обмотка возбуждения в порядке и, видимо, вышел из строя выпрямитель или фазовая обмотка генератора.

У «Москвича» с РР362А проверку ведут в такой последовательности. Соединяют «переноску» с клеммой «ВЗ» РН и «массой». Включают зажигание. Негорящая лампа укажет на обрыв в цепи от замка зажигания (на схеме — 17) до клеммы «ВЗ». Если лампа горит нормально, то провода ее соединяют с клеммами «ВЗ» и «Ш» РН и пускают двигатель.

Если при повышенных оборотах лампа горит неполным накалом, значит РН и обмотка возбуждения генератора исправны, а повреждены фазовые обмотки генератора или блок выпрямителя. Негорящая лампа — показатель неисправности либо РН, либо генератора.

Может быть, что при включенном зажигании, неработающем моторе и соединенных через лампу клеммах «ВЗ» и «Ш» появится тусклое свечение нити. Это признак обрыва цепи в транзисторе РН. В такой ситуации следует заменить реле. Но, прежде чем окончательно прийти к этому выводу, проверьте, нет ли случайного замыкания клеммы «Ш» или положительной щетки на «массу». (Кстати, хороший контакт с «массой» у «положительной» щетки и обмотки возбуждения генератора проявляется ярким свечением лампы. Такую же реакцию лампы дает срабатывание реле защиты, встроенное в РР362А.)

Скажем, вы обнаружили короткое замыкание. Тогда, выключив зажигание, устраните его, а затем пустите двигатель и проверьте работу генератора. Если напряжение в сети не возрастает, а лампа горит тусклым светом — обрыв в транзисторе РН. Лампа не горит — вскройте РН и нажмите пальцем на якорь РН; если и в этом случае она не загорится — значит пробит транзистор; тусклое свечение нити подтвердит, что РН исправно.

«Запорожец» проверяют почти как и «Москвич». Сначала через лампу соединяют клемму «ВЗ» РН (позиция 22 на схеме) и «массу».

Включают зажигание. Лампа не горит, если в цепи от замка зажигания до клеммы «ВЗ» обрыв. Если эта цепь в порядке и лампа горит, то соединяют через нее клеммы «ВЗ» и «Ш». Горит вполнакала — загрязнились или подгорели контакты РН. Их зачищают и проверяют работу генератора при средних оборотах двигателя. Если напряжение не повышается — возможна неисправность генератора. Для проверки его отсоединяют провод от клеммы «Ш» РН и включают лампу между этим проводом и «плюсом» аккумулятора. Если лампа не горит — зависли или износились щетки или произошел обрыв обмотки возбуждения. Лампа горит полным накалом — замыкание плюсовой щетки или обмотки возбуждения на «массу» (в этом случае РН выходит из строя). Лампа горит неполным накалом — цепь возбуждения исправна, но, очевидно, вышел из строя блок выпрямителя или фазовые обмотки генератора.

Мы попытались рассказать здесь об основных неисправностях, устранение которых зависит от навыков и опыта водителя. Со временем эти качества приобретает каждый автолюбитель, но поначалу, если нет уверенности в успехе, лучше воспользоваться услугами специалистов СТО.

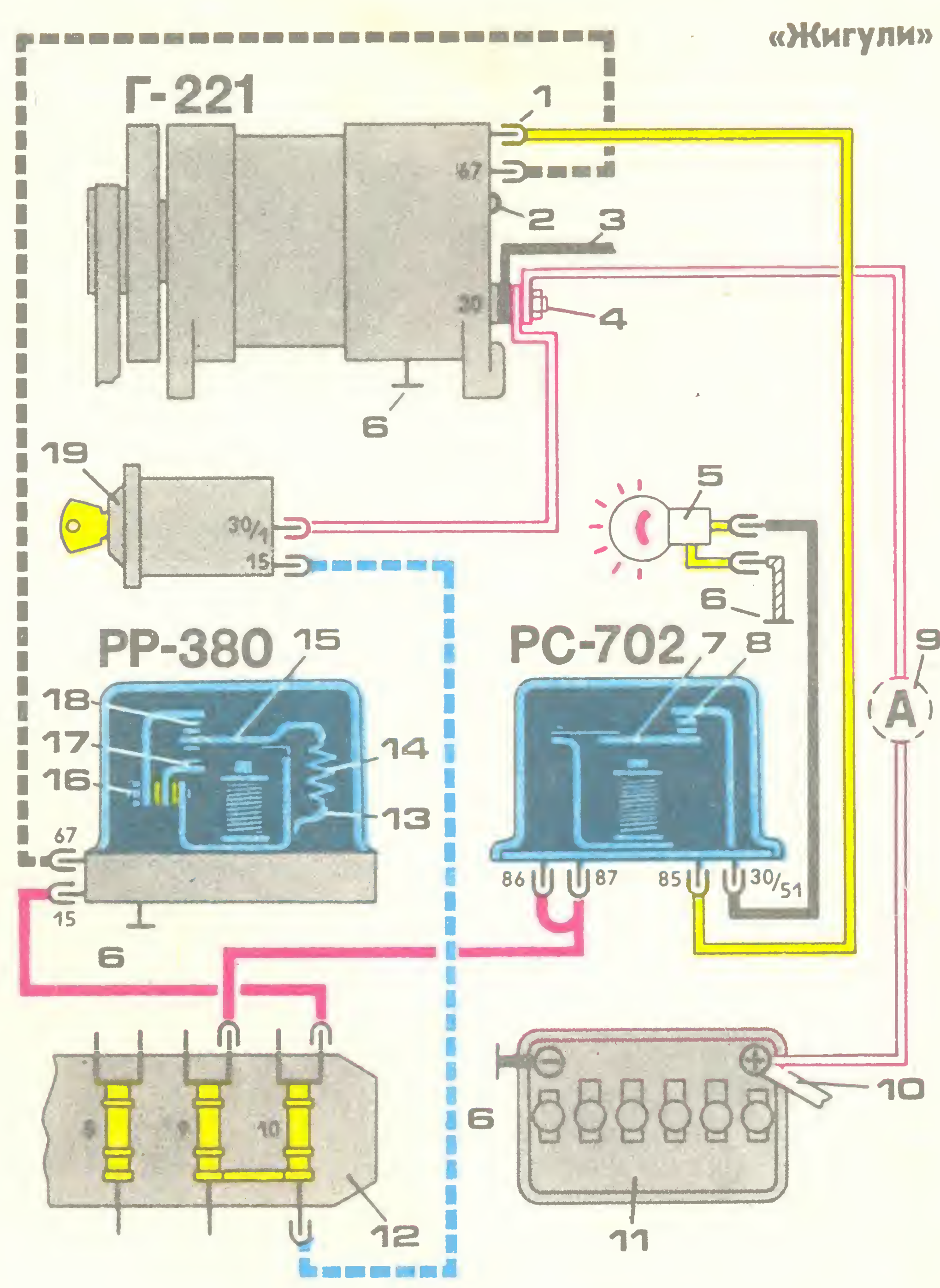
«Москвич—2140», «412»

1 — вывод шунтовой обмотки генератора; 2 — «плюсовой» вывод; 3 — клемма «массы» генератора; 4 — амперметр; 5 — «плюсовая» клемма стартера; 6 — стартер; 7 — контакт с «массой» автомобиля; 8 — аккумуляторная батарея; 9 — клемма «массы» реле-регулятора; 10 — крючок для регулировки натяжения пружины; 11 — пружина; 12 — якорь реле; 13 — сердечник катушки; 14 — верхний контакт; 15 — нижний контакт; 16 — блок плавких предохранителей; 17 — замок зажигания.

«Москвич—2140», «412»

Г-250

1 Ш 2 М 3 7 17 30/1 15 + 4 A − 16 3 2 1 5 6 РР-362А 13 14 15 12 РН 11 10 9 М Ш ВЗ 7 8 7



«Запорожец» ЗАЗ—968А

1 2 + A − 33 32 3 31 30 30/1 15 4 РБ-1 5 6 7 8 9 10 11 + − ВК ВК-Б 30 13 М ~ ~ СТ ЛК 14 14 13 12 15 Р СТ 29 К К СТ Б 16 17 18 РР-310Б 27 26 28 25 24 23 19 Г-502А 20 + ~ ~ М Ш 13 ВЗ Ш М 13 22 21 13

Условная расцветка проводов

желтый	синий
красный	голубой с черн.
коричн.	зеленый
оранж.	черный
розовый	серый
	белый с черн.
	белый

«Жигули»

1 — вывод от средней точки соединения обмоток статора; 2 — винт вывода на «массу» «минусовой» щетки; 3 — провод, идущий к предохранителю № 1; 4 — «плюсовой» вывод (для подключения потребителей); 5 — контрольная лампа заряда аккумулятора; 6 — контакт с «массой» автомобиля; 7 — якорь реле; 8 — неподвижный контакт; 9 — место разрыва провода для подключения амперметра; 10 — провод, идущий к стартеру (толстый); 11 — аккумуляторная батарея; 12 — блок предохранителей; 13 — крючок для регулировки натяжения пружины; 14 — пружина якоря; 15 — якорь реле; 16 — болт для регулировки зазоров между контактами; 17 — нижний контакт; 18 — верхний контакт; 19 — замок зажигания.

«Запорожец» ЗАЗ—968А

1 — провод, соединяющий батарею с блоком предохранителей; 2 — место подключения амперметра; 3 — биметаллический предохранитель; 4 — провод от батареи к стартеру; 5 — выпрямитель реле для питания его обмоток; 6 — пружина; 7 — крючок для регулировки натяжения пружины; 8 — якорь; 9 — сердечник катушки; 10 — держатель неподвижного контакта; 11 — реле блокировки; 12 — клемма для подсоединения контрольной лампы; 13 — контакт с «массой» автомобиля; 14 — клеммы питания реле переменным током от генератора; 15 — контрольная лампа заряда аккумулятора; 16 — «плюсовая» клемма стартера; 17 — стартер; 18 — место разрыва провода при установке амперметра; 19 — переходная колодка; 20 — генератор; 21 — шунтовая клемма реле; 22 — клемма ВЗ реле; 23 — крючок для регулировки натяжения пружины; 24 — пружина; 25 — реле напряжения; 26 — якорь с подвижным контактом; 27 — неподвижный контакт; 28 — сердечник катушки; 29 — реле стартера; 30 — катушка зажигания; 31 — замок зажигания; 32 — блок предохранителей; 33 — перемычка между предохранителями.

СОБСТВЕН-НО МОТО-ЦИКЛЫ

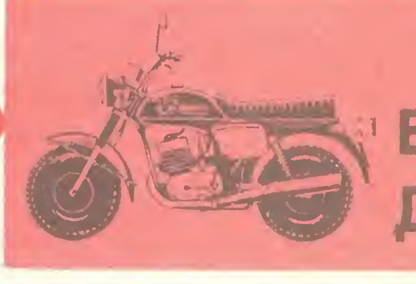
ОДИНОЧКИ

УНИВЕРСАЛ

СТРИТ

ТРАЙЕЛ

ЭНДУРО

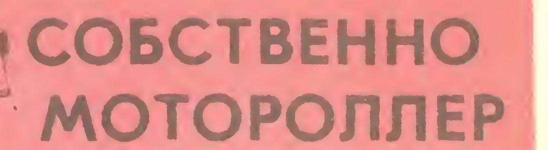

ВНЕ-ДОРОЖНЫЙ

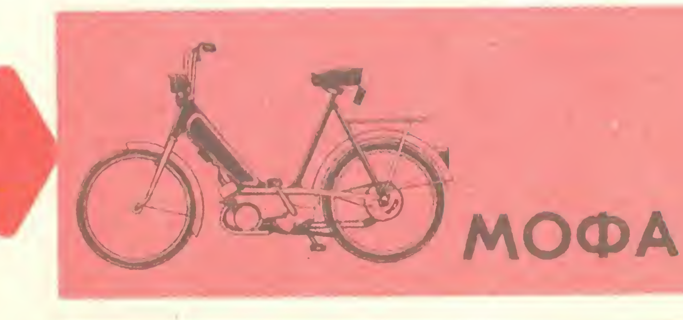
С КОЛЯС-КОЙ

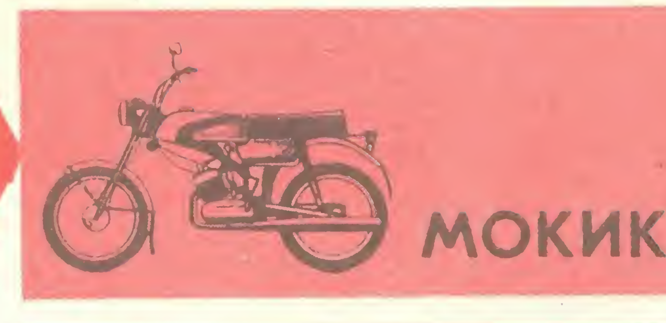
УНИВЕРСАЛ

СТРИТ

МНОГОЛИКИЙ СОВРЕМЕННЫЙ МОТОЦИКЛ







Разновидности мотоциклов, их специфические особенности и области применения рассматриваются в помещенной на стр. 6 статье инженера А. Юдина

Рабочие объемы, предельные для каждой из четырнадцати разновидностей мотоциклов

50	100	125	200	250	350	500	750	см³

Художник Э. Коноп

Под редакцией
ВНИИБД МВД СССР

Задачи даются в соответствии с Правилами дорожного движения, вводимыми с 1 июня 1980 года

I. Разрешена ли стоянка на этом участке дороги?

1 — не разрешена
2 — разрешена только днем
3 — разрешена в рабочие дни недели

II. Кто должен уступить дорогу?

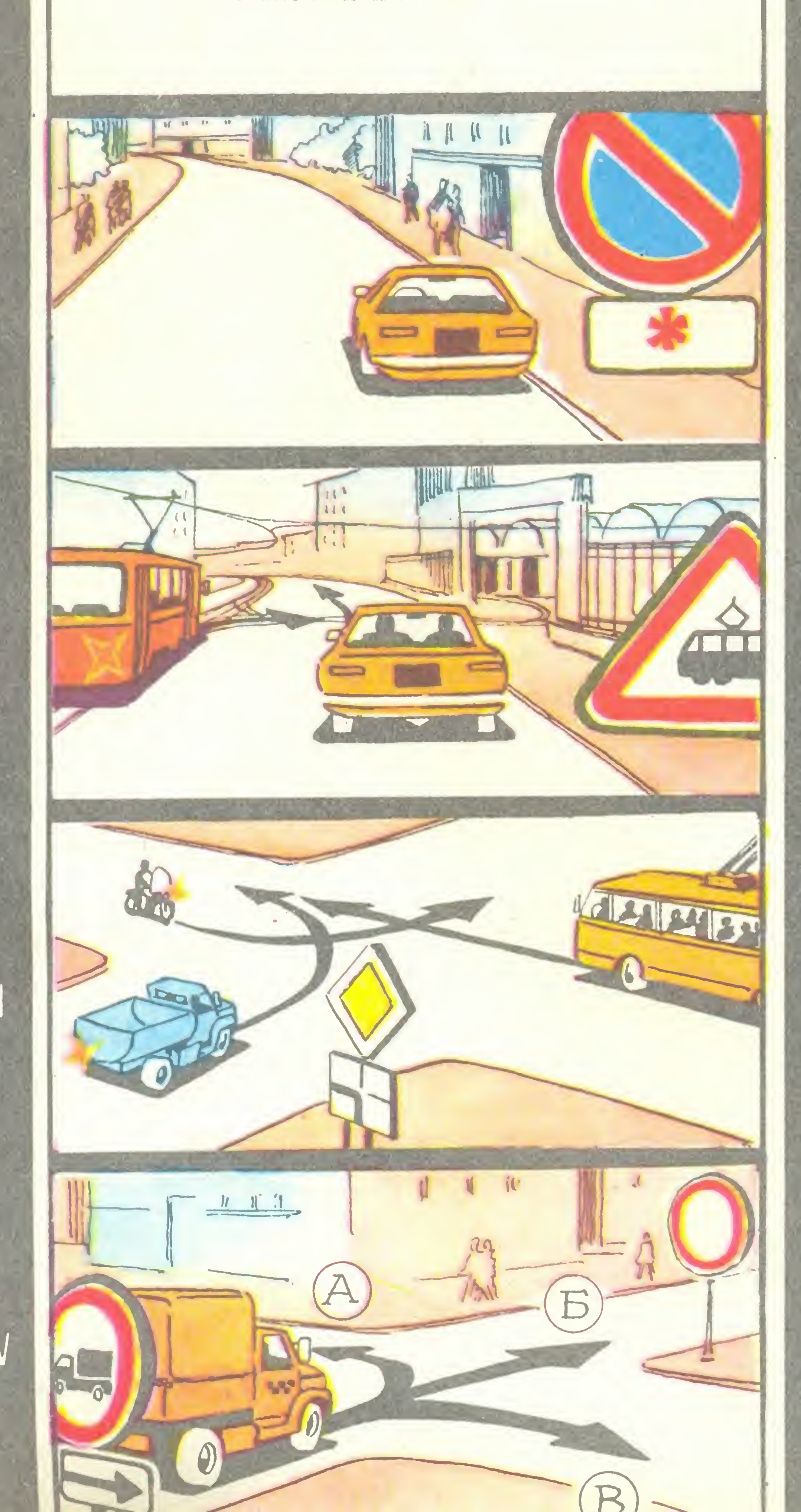
4 — водитель автомобиля
5 — водитель трамвая

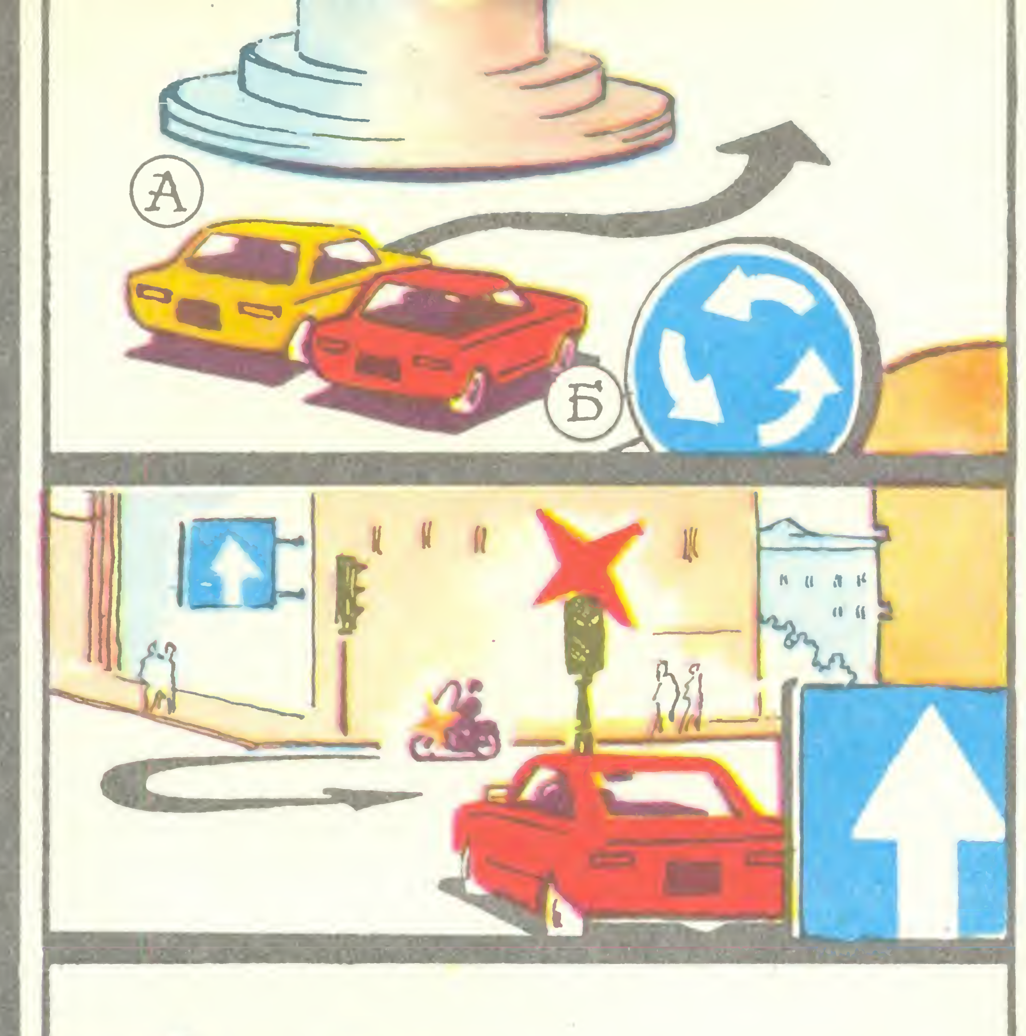
III. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

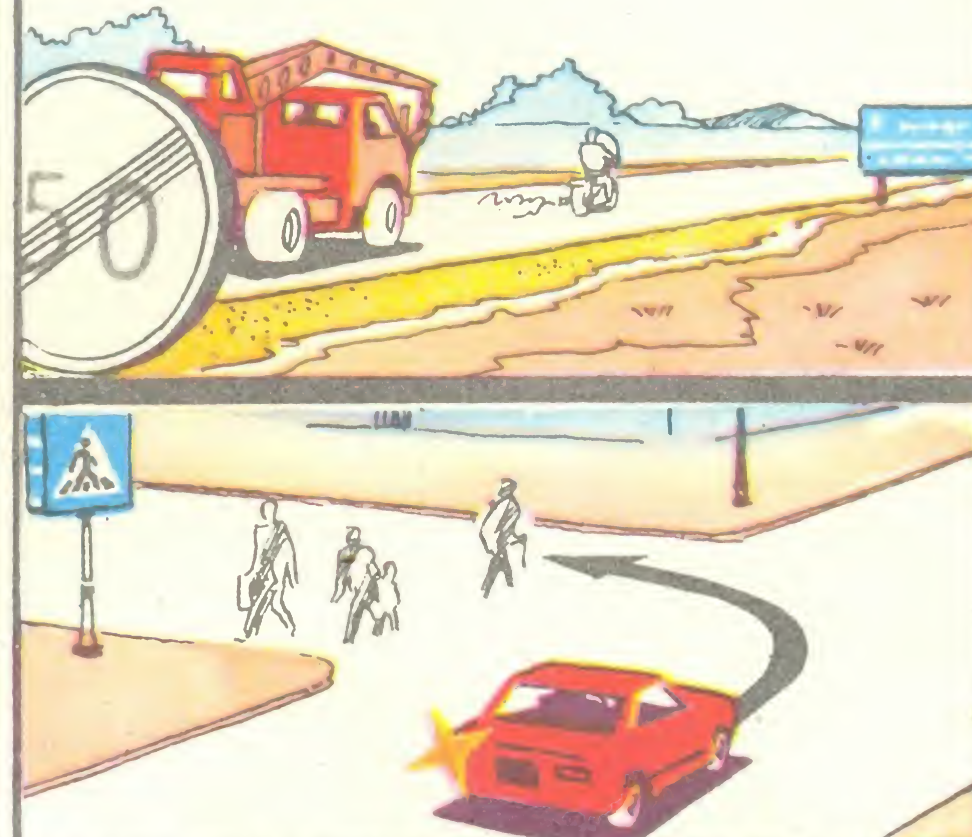
6 — самосвал, мотоцикл, троллейбус
7 — троллейбус, самосвал, мотоцикл
8 — самосвал, троллейбус, мотоцикл

IV. В каких направлениях может двигаться водитель такси?

9 — в любом
10 — только А или В







•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ• •ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

V. Можно ли водителю «А» въехать на перекресток по этой полосе движения?

11 — можно
12 — нельзя
13 — можно, если занята правая полоса

VI. Можно ли развернуться в показанной обстановке?

14 — можно
15 — нельзя

VII. С какой максимальной скоростью могут двигаться водители на этом участке дороги?

16 — 60 км/ч
17 — 70 км/ч
18 — мотоциклист — 70 км/ч, водитель автокрана — 50 км/ч

VIII. Кто пользуется преимуществом в показанной обстановке?

19 — водитель автомобиля
20 — пешеходы

IX. Можно ли эксплуатировать автомобиль без предусмотренного конструкцией наружного зеркала заднего вида?

21 — можно, если заднее стекло не закрыто шторками
22 — нельзя

X. Когда на автобусе ближний свет фар должен быть включен даже днем при хорошей видимости?

23 — при перевозке туристов
24 — при перевозке детей

Ответы — на стр. 29

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ОСНОВА ОСНОВ

Комментируем Правила дорожного движения, вводимые с 1 июня 1980 года

Думаю, читатели согласятся с тем, что заголовок, который дан серии материалов о Правилах дорожного движения, чья новая редакция с 1 июня вступает в силу, наиболее точно говорит об их действительной роли и месте в ряду других мер, направленных на обеспечение его безопасности. Не приуменьшая значения остальных средств решения этой сложной задачи, не забудем все-таки, что в подавляющем большинстве происшествий виноваты сами участники движения, а Правила как раз и определяют, каким должно быть их поведение, чтобы на дорогах, как говорится, был полный порядок. Можно построить самые безопасные автомобили, проложить самые совершенные дороги и не достичь желаемого, свести все на нет недисциплинированностью водителей и пешеходов, нежеланием выполнять установленные предписания и нормы. Вот почему мы с полным правом можем утверждать, что в деле дорожного движения Правила — основа основ.

Эти слова соответствуют и названию данной статьи, потому что на тех двух разделах Правил, о которых у нас сегодня пойдет речь, как на фундаменте, держится все «здание» свода дорожных законов. К сожалению, есть еще люди, которые думают, что общие положения Правил — это что-то вроде традиционного введения, хочешь запоминай, хочешь — нет. Это ошибочное мнение. Наоборот, все изложенные здесь принципы и требования особенно важны: ведь они действуют везде и всегда, ими надо руководствоваться в любых ситуациях. Но давайте обо всем по порядку.

Итак, как явствует из самого первого пункта Правил, они являются единым документом, устанавливающим на территории СССР повсеместно порядок дорожного движения. Что это значит — повсеместно? То, что действие Правил распространяется не только на сами автомобильные дороги, но и на любые другие места, где возможно движение транспортных средств. И, как говорится, в чистом поле, и на площадке для стоянки, и на заводском дворе, и на территории АЗС надо руководствоваться их требованиями. Выбирать скорость в соответствии с конкретными условиями, заблаговременно сигнализировать о маневрах, пропускать того, кто приближается справа, и т. д., и т. п. Стало быть, хотя Правила регулируют порядок дорожного движения, речь в них не только о езде по дорогам. Скажем, в уборочную страду транспортный конвейер берет начало порой прямо от комбайна, а пути водителей в поле пересекаются то и дело самым неожиданным образом. Если пренебречь общими правилами, то как предусмотреть развитие ситуации, как разобраться в действиях другого водителя: куда он поедет, по какой стороне и т. д.

Обратите внимание и на указание о том, что Правила являются «единым документом», то есть устанавливают порядок дорожного движения на всей территории нашей страны. Не может быть «своих» каких-то правил в отдельных городах, областях или даже республиках. Совет Министров СССР разработку и утверждение Правил дорожного движения целиком отнес к компетенции Министерства внутренних дел СССР, только ему и дано право вносить в них изменения или дополнения. Правда, движение на каких-то закрытых территориях, перевозка специальных грузов, эксплуатация отдельных видов транспортных средств могут подчиняться и ведомственным инструкциям. Однако и эти нормативные акты должны основываться на требованиях Правил дорожного движения. Скажем, Правила требуют, чтобы водитель первые два года ездил со скоростью не более 70 км/ч, и никто ни при каких обстоятельствах не может отменить этот запрет.

Конечно, Правила касаются далеко не всех ситуаций, которые могут возникнуть в дорожном движении. Они рассматривают лишь типичные. В непредусмотренных же ими случаях, как и в тех, что оговорены в разделе 25, надо согласовывать порядок движения с органами Госавтоинспекции.

Хотим подчеркнуть то обстоятельство, что в регулировании дорожного движения могут быть заняты сотрудники не только ГАИ, но и других подразделений милиции, а также военные регулировщики. Кроме них к этой работе привлекаются активисты-общественники. Их распоряжения в вопросах порядка движения для водителей так же обязательны, как и исходящие от штатного сотрудника милиции, а чтобы водители могли их распознать, предусмотрены соответствующие отличительные знаки — нарукавная повязка, жезл, круглый диск, флажок.

Очень важным в практическом отношении является пункт, раскрывающий смысл всех основных терминов в тексте Правил. Покажем это на отдельных примерах. Вот, скажем, термин «Пешеход». Казалось бы, все ясно и без комментариев. Однако Правила вкладывают в это понятие и дополнительный смысл. К пешеходам, говорится в них, приравниваются, например, лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя или везущие тележку. Что из этого следует? Что на них не распространяется тот порядок движения, которым руководствуются водители механических транспортных средств. Они не могут маневрировать на проезжей части, выполнять на перекрестках повороты налево и т. п. Все это они должны делать как обычные пешеходы.

Во многих ситуациях, как известно, Правила отдают преимущество одним водителям и обязывают других уступать им дорогу. Но что это значит — уступать дорогу? Стоять, пока не проедет тот, кто получил право на первоочередное движение в намеченном направлении? Вовсе не обязательно. Однако действовать надо так, чтобы не вынудить другого водителя тормозить или изменять направление движения. Если такой уверенности нет, лучше в самом деле остановиться и переждать, чем стать невольным нарушителем Правил. Причем если раньше нарушением понятия «уступить дорогу» считались только такие действия, которые вынуждали других водителей изменять скорость или направление движения «внезапно», то в новой редакции последнего слова уже нет.

Теперь от общих положений Правил перейдем к общим обязанностям водителей. Термин «Водитель» охватывает всех лиц, управляющих каким-либо транспортным средством. Стало быть, в понимании Правил и вагоновожатый трамвая — водитель, и велосипедист — водитель, а уж о человеке, в руках которого руль автомобиля или мотоцикла, и говорить не приходится.

Безусловная обязанность водителя, конечно, выполнять Правила дорожного движения. Но так как это требование в равной степени относится ко всем участникам движения, то оно содержится в предыдущем разделе — «Общие положения». У водителя механического транспортного средства должно быть, разумеется, соответствующее удостоверение. Под словом соответствующее мы имеем в виду разрешение управлять транспортным средством данной категории.

Водитель должен перед выездом проверить исправность

транспортного средства и следить за его техническим состоянием в пути. В государственных учреждениях и общественных организациях есть, правда, специальные службы и лица, на которых возложен контроль за эксплуатацией транспортных средств и которые должны следить за тем, чтобы их состояние соответствовало всем требованиям Правил. Однако это не освобождает от такой обязанности и самого водителя. Если он пренебрежет ей или обнаружит неисправность, но тем не менее выедет на линию, вся ответственность за возможные последствия будет лежать на нем.

В автомобиле, оборудованном ремнями безопасности, водитель, начиная движение, обязан пристегнуться и проследить за тем, чтобы то же самое сделали его пассажиры. Этому правилу на дорогах вне населенных пунктов должны следовать все водители. В населенных же пунктах оно делает исключение для водителей-инвалидов на автомобилях с ручным управлением (но не для их пассажиров), водителей и пассажиров такси и автомобилей связи, а также машин различных оперативных служб. Думаю, всем ясно, что эта мера, как и обязанность мотоциклистов и их пассажиров не ездить без шлемов, имеет важное значение в деле снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Кстати, с возможными происшествиями на дороге связаны и следующие обязанности водителей — оказывать при необходимости первую медицинскую помощь пострадавшим, а если потребуется — доставлять их в лечебное учреждение. Заметим, что первое из этих требований включается в наши Правила впервые. Ныне такой медминимум предусмотрен программой подготовки водителей. Конечно, забота о пострадавших прежде всего долг тех, кто стал участником этого происшествия. Но и остальные не должны проезжать мимо, если требуется их помощь.

Водители должны оказывать взаимную поддержку не только при дорожных происшествиях, но и тогда, когда безопасности движения создаются какие-то угрозы. Для этого иногда достаточно лишь предупредить другого водителя о замеченной вами неисправности на его машине, незакрепленном грузе и т. п. В другой раз придется помочь кому-то отвести неисправное транспортное средство с проезжей части или устранить какую-то иную помеху движению.

Наконец, есть случаи, когда потребуется не только приложить свои силы, но и предоставить в чье-то пользование транспортное средство (кроме специальных и дипломатических автомобилей) и, разумеется, без всякой оплаты. Скажем, медицинскому работнику, следующему для оказания помощи больному, а также государственной лесной охране и рабочим, направленным с ней к месту лесного пожара или возвращающимся оттуда, если водителю их маршрут по пути. Но бывают случаи, когда надо предоставить свои услуги и не «по пути», скажем, при доставке в лечебное учреждение лиц, нуждающихся в безотлагательной медицинской помощи, или для выполнения неотложных служебных заданий работников милиции.

К сожалению, бывает еще, когда человек вступает в ненужные препирательства и отказывается передавать для проверки водительское удостоверение, путевой лист и другие документы на транспортное средство или груз дружинникам, общественным автоинспекторам, нештатным сотрудникам ГАИ. Это свидетельствует о том, что он нетвердо знает свои обязанности, и нам хотелось бы еще раз обратить внимание всех на то, что Правила дорожного движения дали право на такую проверку не только штатным работникам милиции, но и ее активистам-общественникам. Неподчинение их требованиям есть грубое нарушение Правил со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Из других обязанностей водителей хочу остановиться еще на двух. Во-первых, на той, что водитель всегда должен находиться за рулем в трезвом состоянии и не быть утомленным или больным до такой степени, когда это может угрожать безопасности движения. Во-вторых, на обязанности в необходимых случаях принимать все меры для того, чтобы обеспечить беспрепятственный проезд транспортных средств, подающих специальные звуковые и (или) световые сигналы, либо сопровождаемых патрулем ГАИ.

Вопрос о самочувствии водителя мы решили выделить вот почему. То, что пьяным нельзя садиться за руль, всем ясно — это преступление. А в состоянии переутомления? Увы, эту опасность некоторые недооценивают. Немало аварий, особенно в ночное время, происходит из-за того, что водитель засыпает за рулем. Даже если ему удается взять верх в борьбе с дремотой, все равно в таком состоянии его внимание притуплено, он медленно реагирует на изменения обстановки, а это сплошь и рядом тоже приводит к аварии. Не переоценивайте свои силы, вовремя прерывайте движение, чтобы передохнуть и восстановить работоспособность. Повторяем, это ваша обязанность, предусмотренная Правилами.

В заключение несколько слов по поводу обязанностей в отношении водителей тех оперативных служб, машины которых имеют специальную окраску, звуковые сигналы и проблесковые маячки. Как известно, при выполнении неотложных служебных заданий этим водителям разрешено отступать от некоторых предписаний и требований Правил при условии, что будет обеспечена безопасность движения. Помогать им в этом должны все участники движения, и в первую очередь другие водители. Надо без промедления реагировать на их сигналы, уступать им дорогу, а если будет необходимость — совсем останавливаться, чтобы дать им возможность проехать быстро и без помех. Ведь в заданиях, которые они выполняют, счет очень часто идет на минуты и даже на секунды. Напомним, что такими же правами пользуются водители любых транспортных средств, сопровождаемых патрульными автомобилями или мотоциклами ГАИ с включенными специальными звуковыми и световыми сигналами.

Н. ЮМАШЕВ,
заместитель начальника ВНИИБД МВД СССР

ПО ТУ СТОРОНУ

ПТИЦЫ ПОКИДАЮТ ПАРИЖ

Париж — административный и политический центр Франции. Париж — город, воспетый поэтами, писателями и художниками. Париж — Мекка туристов всего мира, жаждущих приобщиться к уникальным культурным и историческим ценностям. Все это старый Париж, на который неумолимо наступает новый город. Город, как пишет сама французская пресса, с безликими, наводящими скуку и тоску башнями из бетона и стекла, с искусственной травой стадионов, с целым клубком транспортных проблем, особенно волнующих французскую общественность. Вот что говорится в серии статей по этому поводу, напечатанных в популярном французском «Автомобильном журнале» («L'auto-journal»).

Загрязнение воздуха выхлопными газами. Беспомощность общественного транспорта, застревающего в бесконечных уличных пробках. Невозможность поставить машину на стоянку. Топливный кризис. Все это — далеко не полный перечень острых вопросов, стоящих перед муниципальными органами Парижа.

Столица Франции, особенно веками складывавшийся центр, сегодня представляет собой своеобразный магнит, к которому тянутся бесконечные автомобильные потоки. Здесь музеи, памятники, театры и магазины, привлекающие как французов, так и иностранных туристов. Кроме того, многие парижане, живущие в пригородах, едут сюда на работу, затрачивая на дорогу по 2—3 часа в день.

Проблему перевозки этих огромных людских масс общественный транспорт, несмотря на все усилия, решить не может. Метро доставляет пассажиров только в определенные точки города, а автобусы так медленно плетутся в потоке транспорта, что передвижение на них теряет всякий практический смысл.

Муниципальные городские власти пытаются найти выход из создавшейся ситуации, но приемлемое решение, как признает французская печать, найти, а главное практически осуществить, очень сложно.

Многие крупные города Запада пробуют решить эту задачу созданием нескольких торговых и культурных центров, которые, по идее, должны рассредоточить людей и транспорт. Но представить себе Париж с десятком Лувров, Елисейских полей и Эйфелевых башен, согласитесь, невозможно.

Реконструкция центра? Но здесь общественное мнение едино: старые кварталы Парижа должны остаться в первозданном виде, чтобы сохранить неповторимое обаяние города.

Раздаются голоса о создании там, где это возможно, пешеходных зон. Такой выход кажется наиболее удачным. Но при этом надо соблюдать чувство меры, говорят парижане: улица только для пешеходов, это может быть и неплохо, но Париж без автомобилей — мертвый город. Они требуют, чтобы муниципалитет обеспечил нормальный проезд по городу как на общественном, так и на личном транспорте, решил вопросы стоянок и строительства гаражей.

В общем, картина Парижа 1979 года, как считают сами французы, приводит наблюдателя в замешательство: город имеет только шесть магистральных выходов в соседние департаменты. Места работы и жилья никак не согласованы. Жилые кварталы и автомагистрали не разделены в пространстве, что отравляет жизнь тысячам парижан. Отсутствует какая-либо линия в отношении устройства стоянок и гаражей.

А пока руководители города ломают голову над всеми этими вопросами, автомобиль в Париже, особенно в час «пик», уступает в скорости пешеходам; число гаражей сократилось за последние годы более чем вдвое; замороченные постоянными бесплодными поисками мест для стоянки и хранения автомобиля, парижане перебираются в пригороды. И даже птицы, которым нечего делать на забитых автомобилями улицах и на искусственной траве стадионов, покидают Париж.

Л. ПАШКИН

ОБЪЕДИНЯТЬ, ВОСПИТЫВАТЬ, ПОМОГАТЬ

31 января 1974 года был утвержден устав Всероссийского добровольного общества автомотолюбителей, определивший основные задачи новой общественной организации. В канун нынешнего, 1980 года наш корреспондент встретился с председателем Центрального совета ВДОАМ Сергеем Ивановичем ШУПЛЯКОВЫМ и попросил его ответить на несколько вопросов. Публикуем запись беседы.

— Сергей Иванович! Добровольное общество автомотолюбителей существует шесть лет. Для массовой организации всероссийского масштаба — срок сравнительно небольшой. Однако, наверное, вполне достаточный, чтобы твердо встать на ноги. Не могли бы вы привести данные о численном росте Общества, о том, как оно укрепилось организационно.

— Сделать это нетрудно. Но прежде хотел бы уточнить две даты. Днем рождения ВДОАМ мы считаем 23 февраля 1973 года, когда было принято решение об организации Общества и проведении учредительных конференций. Организационную кампанию завершил съезд, который проходил в Москве 6 декабря 1973 года. Он же принял устав ВДОАМ. Тогда все и начиналось: создание первичных организаций, районных, городских, областных, краевых советов... Ну а сейчас во ВДОАМ 34 000 первичных коллективов, объединяющих в своих рядах около 2,5 миллиона человек. Действует 1780 городских и районных, 72 республиканских (имеются в виду автономные республики), краевых и областных советов.

— Из множества задач, стоящих перед Обществом, можно, вероятно, выделить наиболее важные...

— На первых порах надо было позаботиться прежде всего о том, чтобы вовлечь в новую организацию как можно больше автомобилистов и мотоциклистов, увлечь, заинтересовать их полезностью дел Общества. Задача эта и сегодня не снята с повестки дня. Но, конечно, все понимают: «охват членством» — не самоцель. Объединение необходимо для того, чтобы общими усилиями создавать высокую нравственную атмосферу на наших дорогах, повышать уровень водительского мастерства, воспитывать чувство ответственности за соблюдение дорожных законов. И таким образом влиять на снижение всевозможных нарушений, которые нередко ведут к авариям, в том числе с увечьями. Это дело государственной важности.

— Какими путями решаются эти задачи?

— Наша программа в этой области многогранна, она охватывает моральную и экономическую сферы, требует настойчивости, инициативы, определенных денежных затрат. Возьмем хотя бы деятельность советов, первичных организаций, направленную на воспитание у водителей дисциплины, уважения к законам дорог. Применяется здесь много различных форм. Вы, вероятно, не раз наблюдали, как люди с повязками на рукавах и с жезлами выполняют функции дорожных патрулей. В большинстве это члены ВДОАМ. В сотрудничестве с ГАИ наши энтузиасты дежурят на улицах, дорогах, пропагандируют правила движения, обучают школьников младших классов дорожной азбуке, участвуют в создании уголков безопасности движения, организуют консультационные пункты при кооперативных и коллективных гаражах...

На наш взгляд, очень хорошо зарекомендовала себя и такая форма общественного воздействия на сознание водителя, как вручение талонов общественного предупреждения. Практика показывает: члены ВДОАМ с такими талонами крайне редко попадают в число нарушителей, их дисциплина, как правило, гораздо выше, чем у других участников движения.

Или вот совсем недавно мы утвердили положение о знаке «За безаварийное вождение» трех степеней. Им будут награждаться активные члены ВДОАМ, в течение ряда лет не допускавшие нарушений Правил дорожного движения.

Важное направление — организация подготовки водителей категорий «А» и «В», а также повышения мастерства людей за рулем. Вам ведь известно почти типичное положение: кончилось лето с наступлением холодов человек ставит свой автомобиль в гараж (если он есть) или на колодки под брезент и до весенних дней превращается в пешехода и успевает кое-что подзабыть, теряет в большей или меньшей мере водительские навыки. А с первой капелью выезжает на дорогу и обнаруживает эти пробелы. Тут ему как раз и надо подучиться. И такую возможность мы людям предоставляем.

Сейчас упорядочена, систематизирована и утверждена единая в РСФСР 32-часовая программа переподготовки владельцев транспортных средств по правилам движения (естественно, на совершенно добровольных началах), согласованная с ГАИ и ЦК ДОСААФ СССР. Установлена единая плата за обучение — 5 рублей, причем для членов ВДОАМ, состоящих в нем более 3 лет, предусмотрена скидка.

Несмотря на большие масштабы подготовки водителей — владельцев личного транспорта в организациях ДОСААФ, во ВДОАМ, потребности в курсовом обучении удовлетворяются далеко не полностью. Исходя из этого, мы заметно расширяем учебную сеть. Создано 85 автошкол и 650 курсов, где владельцы автомобилей и мотоциклов могут получить водительские удостоверения. Ежегодно Общество готовит более 100 тысяч человек. Еще 200 тысяч повышают свою водительскую квалификацию.

Из года в год наращивается наша материальная база. Имеется 2500 учебных автомобилей и мотоциклов. Однако их теперь недостаточно, так как желающих получить заветное удостоверение все прибавляется.

Все увеличивающаяся продажа автомобилей населению осложняет хранение техники. И тут советам Общества тоже работы предостаточно. Правда, на своем балансе мы уже имеем 199 охраняемых платных стоянок примерно на 30 тысяч машино-мест. Но этого мало. Площадки надо расширять. И конечно же — строить гаражи. Как наземные, так и подземные.

Создано у нас 67 автоэкспертных бюро, в которых владельцы автомобилей могут получить квалифицированную консультацию по самым разным вопросам, начиная от оценки ущерба, нанесенного автомобилю при аварии, и кончая определением наследства.

Взяло Общество на себя и такую заботу, как оказание технической помощи на дорогах. Свыше 200 специальных автомобилей с эмблемой ВДОАМ дежурят ежедневно на главных туристских трассах республики. Это весьма перспективное направление нашей деятельности, будем всячески его развивать и совершенствовать.

— Среди членов ВДОАМ, наверно, много поклонников туризма и спорта. В какой мере удовлетворяются их запросы?

— Да, среди автомобилистов велик интерес к познанию своей страны, к путешествиям. Идя навстречу их пожеланиям, мы в 1979 году создали Центральное бюро услуг автомотолюбителям — в его задачи входит обеспечение плановыми путевками. Надеемся, что эта форма помощи авто- и мототуристам прочно войдет в жизнь. Кроме того, самодеятельные туристы получают помощь на местах. Она усилится по мере того, как будут крепнуть наши контакты с советами по туризму и экскурсиям ВЦСПС. Что же касается спорта, то он для нас не является самоцелью, а служит средством повышения водительской подготовки. Именно поэтому наибольшее внимание мы уделяем автомногоборью. Оно поэтапно проходит в районных, городских, областных организациях. Победители встречаются в зональных соревнованиях. Например, в минувшем году «зоны» проходили в Саранске, Петрозаводске, Владимире, Чите, Омске, Ростове-на-Дону, а чемпионат РСФСР состоялся в Челябинске. В прошедшем году впервые провели мы и авторалли «Россия».

Вся эта работа тесно координируется с ЦК ДОСААФ СССР. Сейчас уже действует согласованный спортивный календарь на 1980 год.

Соревнования и туристские походы, естественно, привлекают в Общество новых членов — людей энергичных, увлеченных.

— Мы начали разговор с упоминания об уставе, принятом шесть лет назад. Надо полагать, жизнь подсказала какие-то изменения, внесла свои коррективы в этот законодательный документ Общества?

— Да, конечно! Вот хотя бы такой случай. Наш устав не позволял при строительстве охраняемых стоянок привлекать деньги автомотолюбителей. А где же, скажем, маломощной первичной организации их взять? Или другой пример. Правами юридического лица до сих пор пользовались лишь советы ВДОАМ, начиная от республиканских (АССР) и кончая городскими, районными. Первичные же организации, даже крупные, не имели ни печати, ни штампа. И такие примеры можно продолжить.

Сейчас положение исправлено. Утверждены изменения в уставе, которые расширяют возможности организаций Общества, повышают ответственность низовых коллективов, стимулируют инициативу. Так, теперь разрешается вступать во взаимоотношения не только со станциями техобслуживания, но и с магазинами, торгующими автомобилями, мотоциклами, запчастями к ним. Если прежде устав разрешал Обществу налаживать международные связи только по вопросам развития автотуризма и спорта, то теперь мы вправе расширить эту деятельность, затрагивая все формы этой работы родственных объединений автомотолюбителей за рубежом. Точно так же в уставном порядке мы будем отныне принимать активное участие в проведении техосмотров, сотрудничать с министерствами автомобильной промышленности и автомобильных дорог, издавать учебные, справочные и методические пособия, брошюры по обмену опытом работы, устраивать выставки, пропагандирующие цели и задачи Общества.

Первый московский смотр-конкурс на лучшее оформление машины

АВТОМОБИЛЬ И ЕГО ОДЕЖДА

Эмблема Главмосавтотранса была на многих автомобилях — лауреатах конкурса.

Лицо современного города, особенно большого, многомиллионного, в значительной степени определяется внешним видом транспорта, который, заполняя проспекты и площади, улицы и переулки, является сегодня обязательной частью его красочной палитры, эстетического облика. К сожалению, эта сторона автомобилизации до последнего времени как-то ускользала от нашего внимания. И наводняли Москву хмурые фургоны, безликие цистерны и другие транспортные средства. Не лучше обстояло дело с надписями и знаками фирменной принадлежности автомобилей. Их кустарное исполнение вряд ли приумножало славу заслуженных московских транспортных предприятий.

Пришло время более серьезно задуматься над обликом автомобиля. Внешний вид его, конечно, важная деталь городского пейзажа. Но не только. Улицы городов и дороги страны— своеобразный огромный цех, производственный участок автотранспорта. И поэтому, как рабочие на заводе, автомобиль, а возможно, и водитель, должны быть в фирменной одежде предприятия, которое представляют. В потоке транспорта мы должны четко узнавать — это автомобили крупнейшего московского объединения Главмосавтотранс, вот специализированный транспорт управления дорожного хозяйства и благоустройства, а вот счастливым новоселам везет мебель фургон Мострансагентства. На его ярких бортах, кстати, красивым, легкочитаемым шрифтом начертаны услуги, которые нам предлагаются, и телефоны.

Все это имеет значение и для безопасности движения. Нет сомнения, что водитель, сознавая себя за рулем автомобиля не безликого, затерявшегося среди сотен подобных, а одетого в красивую и узнаваемую фирменную «спецодежду», будет испытывать чувство гордости и ответственности за автохозяйство, которое представляет. И, как следствие, будет более аккуратен, осторожен, благожелателен к партнерам по движению.

Доказательством, как нам кажется, может служить опыт пионеров фирменного оформления. Мало кто не знает автобусы «Интуриста» и грузовики известного во многих странах «Совтрансавто». Их эффектная, узнаваемая «форма» не только радует глаз, но и поднимает престиж предприятия и водителей. Недаром они крайне редко становятся виновниками дорожно-транспортных происшествий.

Особую роль для безопасности приобретает оформление оперативных и дорожно-коммунальных машин и механизмов. И если первые уже сегодня отвечают необходимым требованиям, то автомобили дорожных и коммунальных служб, невыразительно окрашенные, зачастую являются источниками острых ситуаций, так как в силу специфики выполняют работу в местах, где другие водители не всегда их ожидают.

В общем, сегодня уже ясно, что внешний вид автомобиля — это эстетика наших магистралей и безопасность на них, это реклама и необходимая информация, это настроение водителей, пассажиров и пешеходов. В конце концов, это настоятельное требование времени.

Так как же сегодня должен выглядеть автомобиль на наших улицах?

Чтобы получить возможно объективный ответ, в преддверии Олимпиады, по решению горисполкома, был проведен первый московский смотр-конкурс на лучшее оформление автомобиля. Цель конкурса — на основе представленных образцов, требований Правил и соответствующих ГОСТов выработать эталоны оформления, которые затем можно было бы рекомендовать всем автохозяйствам столицы.

На заключительном этапе было представлено более 200 автомобилей, и, надо сказать, Саввинская набережная, вблизи Лужников, в этот день, несмотря на пасмурную погоду,

Саввинская набережная в день заключительного этапа смотра-конкурса.

являла собой по-настоящему красочное зрелище.

Хорошо подобранные яркие цвета, броские шрифты и запоминающиеся эмблемы отличали автомобили, представленные Главмосавтотрансом, Управлением пассажирского транспорта, Главным управлением дорожного хозяйства и благоустройства, автобазой Министерства приборостроения. Как всегда, отлично выглядел транспорт «Интуриста», «Совтрансавто», «Скорой помощи» и службы ГАИ. Эти организации и предприятия и стали лауреатами конкурса.

Были, конечно, и огрехи. Пришлось увидеть и аляповатые эмблемы, безвкусные сочетания цветов, невыразительные шрифты. Но на то и конкурс, чтобы было что с чем сравнить и, воздав должное лучшему, отбросить неудачное.

Итак, прошел смотр-конкурс, почин сделан, подведены итоги, разработаны рекомендации. Дело за их реализацией.

В. ПАНЯРСКИЙ

Такой снегопогрузчик прекрасно выглядит и хорошо заметен в любую погоду.

Фото автора

ГАЛОГЕННЫЕ ЛАМПЫ

Что они дают и как ими пользоваться

Недавно возле магазина запчастей, где в кругу покупатели нередко открывают дискуссии и обмениваются опытом по любым вопросам эксплуатации автомобилей, я услышал такой разговор.

— У меня теперь со светом порядок! — похвалялся один. — Галогены поставил!

— Ну и как?

— Что ты! В десять раз фары лучше светят.

— А мне приятель из зарубежной поездки привез, — вступил в разговор третий, — так ГАИ запретила на «Волгу» ставить.

— Да ну, мода все это и больше ничего! — безапелляционно заявил один из слушателей. — И с обычными фарами жить можно.

— Точно, — поддержал его кто-то. — А сто́ят эти лампы — ого-го!

Слушал я этот спор и убеждался, что в общем-то большинство водителей еще плохо представляет себе, для чего нужны галогенные лампы, в чем их преимущество перед обычными и в каких условиях они дают наибольший эффект. На эту тему и хочется поговорить.

Конечно, системы освещения автомобилей еще далеки от совершенства. Потому и не прекращаются поиски любых путей для улучшения условий езды в темное время. Вот появились сравнительно недавно и галогенные лампы для автомобильных фар. Что они собой представляют? Чем отличаются от стандартной автомобильной лампы накаливания? Особенностями физико-химического процесса. Дело в том, что в колбу такой лампы заключают смесь инертных газов, содержащих галогены, например йод или бром. Если температуру этой смеси довести до 300—350° С, галогены вступают с испаряющимся вольфрамом нити в устойчивое газообразное соединение. Именно такой тепловой режим и создают на стенках колбы галогенной лампы, изготовленной для этого из специального тугоплавкого кварцевого стекла. При той же температуре, что имеет нить накала, соединение вольфрама и брома распадается, и вольфрам осаждается на раскаленной нити. В результате чего она постоянно восстанавливается, и теоретически галогенная лампа может работать бесконечно (на практике это пока не получается из-за несовершенной технологии производства), а кроме того, ее колба не чернеет от налета испаряющегося вольфрама. Все это вместе взятое позволяет, во-первых, увеличить более чем в полтора раза светоотдачу лампы, а во-вторых, обеспечить стабильность ее эксплуатационной характеристики в течение всего срока службы. Тогда как потемнение колбы, которое со временем происходит в обычных лампах, почти вдвое ослабляет их световой поток. Иными словами, две фары с галогенными лампами по световому эффекту заменяют минимум три фары с обычными той же мощности. Правда, стоимость их еще высока, но игра стоит свеч.

Галогенные лампы выпускаются с одной или двумя нитями накаливания. Однонитевые используются главным образом в дополнительных фарах — противотуманных, фарах-прожекторах. В тумане, например, они позволяют на 10—20% повысить безопасные скорости движения. Такие противотуманные фары и эффективнее на поворотах: они высвечивают более удаленные препятствия, сокращают «слепые» зоны. На 30—40% возрастает с галогенными лампами дальность действия фар-прожекторов.

Двухнитевые применяются в фарах головного света. И они заметно улучшают условия видимости препятствий на дороге благодаря большей освещенности и яркости покрытия, более высокой контрастности объектов и деталей фона, более широкому световому пятну на рабочем участке поля зрения. Повторяем, сила света фар с галогенными лампами в направлении обочин и дороги почти вдвое выше, чем с обычными.

Но есть, как говорят, у этой медали и оборотная сторона. Фары с галогенными лампами и слепят больше. Приблизительно на 10—15%. Притом эти результаты получены в сравнительных испытаниях на дорогах с покрытием высокого качества. На неровных же дорогах, а также в случаях, когда нарушена регулировка фар, они могут вызвать и более сильное ослепление. Поэтому, в частности, с учетом наших условий эксплуатации специалисты сочли пока нецелесообразным применение галогенных ламп в фарах ближнего света. Их разрешено устанавливать в фары дальнего света, там, понятное дело, где они конструктивно выполнены отдельно — на ВАЗ—2103, ВАЗ—2106, «Москвиче—408Э», то есть на моделях с четырехфарной системой освещения. Когда в конструкциях наших автомобилей, а такие работы уже ведутся, появятся устройства для корректировки угла наклона фар в зависимости от нагрузки, галогенные лампы можно будет применять без всяких ограничений.

Так что, возвращаясь к дискуссии у магазина, с которой начата статья, скажу, что, запретив установку галогенных ламп в фары «Волги», ГАИ поступила совершенно правильно. Пока будем использовать их в фарах дальнего света, то есть в обстановке, когда близко нет водителей, движущихся во встречном направлении, когда ваш сильный свет никому не мешает и только на пользу.

Вместе с тем хочу дать несколько советов водителям. Если в фарах дальнего света вашей машины стоят галогенные лампы, не забудьте, что они слепят других водителей с большего расстояния, чем обычные фары. Поэтому переключать свет при встречных разъездах только за 150 метров, как того требуют Правила дорожного движения (в расчете на обычные), в таких случаях поздно. Это нужно делать метров за 200—250.

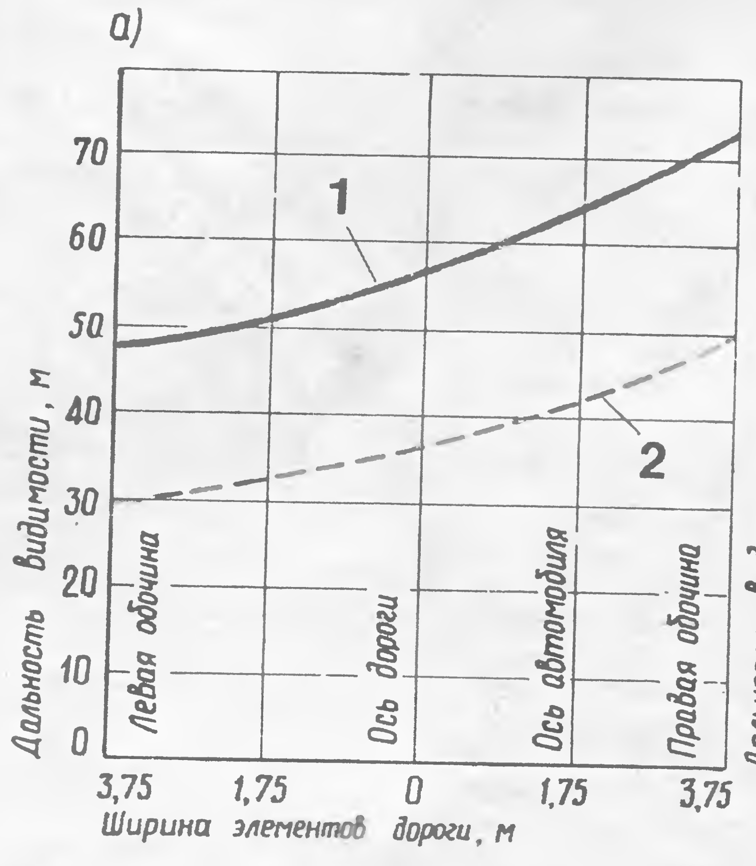
Учтите также, что при переключении света на ближний усилится эффект «черной ямы» — провал этот будет более резким, потеря видимости станет более ощутимой. Поэтому надо заблаговременно снижать скорость. Это надо делать, разумеется, всякий раз при переходе с дальнего света на ближний, но при выключении галогенных ламп — до более низкого предела: 30—40 км/ч.

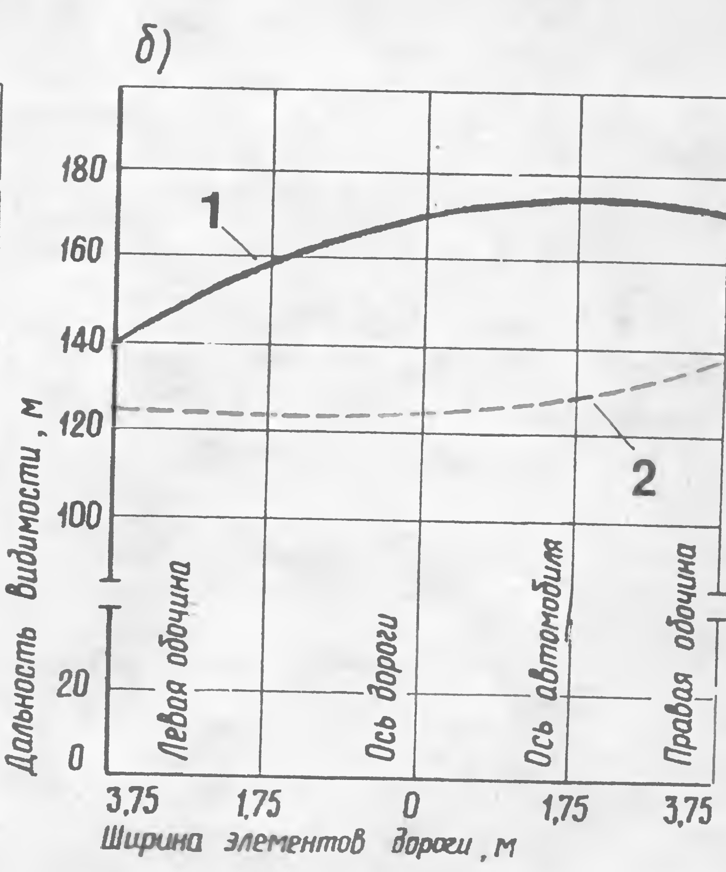
Наконец, последний совет — по эксплуатации самих галогенных ламп. Старайтесь, чтобы при замене их или просто обслуживании оптических элементов фар колбы ламп оставались абсолютно чистыми. Ведь рабочая температура здесь высока, и частицы грязи, масла, которые с ваших рук могут попасть на стекло, запекаются на его поверхности и значительно снижают световые параметры.

Итак, эффективность и перспективность галогенных ламп не вызывает сомнений, но только при их грамотной эксплуатации, при более внимательном отношении к другим водителям, на машинах которых стоят обычные фары.

К. ЛЕВИТИН,
заведующий отделом НИИавтоприборов,
кандидат технических наук

Комплект патронов и галогенных ламп для фар дальнего света, выпускаемых рижским опытным заводом средств механизации.





Вот так меняется дальность видимости, скажем, пешехода в темной одежде при освещении дороги галогенными (1) и обычными (2) фарами легкового автомобиля на ближнем (а) и дальнем (б) свете.

Рано утром А. Веденеева разбудил настойчивый звонок у дверей.

— Слушай, твоя машина стоит разбитая около остановки «Техбаза», — сообщил с порога знакомый.

— Как разбита? Не может быть! — опешил хозяин и стал лихорадочно вспоминать подробности минувшего вечера. После работы возился он в своем гараже, когда к нему зашли Г. Буторин и Ф. Катыкин, его приятели, трудившиеся, как и он, на шахте «Комсомольская».

— Мотоцикл покупаю, — доверительно сообщил Катыкин. — Надо бы спрыснуть. Ты как, не возражаешь?

Веденеев не возражал. Хотя знал, что рано утром всем на работу, что пить в гараже не время и не место, что он, старший по возрасту и по положению, должен был отговорить ребят от этой затеи. Но, увы, в ответ на предложение согласно кивнул головой и пошел заводить свои «Жигули».

Через несколько минут вся компания на новеньком ВАЗ—2102 уже подъезжала к ресторану. Здесь будущий обладатель мотоцикла купил водку, после чего повернули обратно. Пригласили и повстречавшегося горнорабочего с их шахты В. Иммеля.

Пили прямо в гараже. Не очень уютно, но зато никто из домашних не видит. В конце захмелевший Веденеев предложил: «Давайте я вас по домам развезу». Поехали. Однако в пути он почувствовал, что как-то плохо видит дорогу. И, не задумываясь, передал руль Владимиру Иммелю, хотя отлично знал, что у того и «прав» нет. Высадив последним самого хозяина, Иммель попросил:

— Я еще прокачусь немного по поселку и поставлю машину в гараж. Не возражаешь?

— Валяй! — махнул рукой Веденеев и, шатаясь, скрылся в подъезде.

Прокатиться Иммель решил со своими друзьями, которые тоже были во хмелю. И вот машина с пьяной компанией бойко выскочила на шоссе, ведущее в Копейск, и понеслась навстречу светящимся в ночи терриконам. По дороге в столовой купили десять бутылок пива и осушили, остановившись на обочине. Потом поехали дальше. На въезде в поселок один из приятелей Веденеева попросил:

— Сбавь скорость, разобьемся!

— Не бойся! Все будет в порядке.

А буквально через минуту машина пошла юзом. Неопытный «ездок» растерялся, не справился с управлением, и автомобиль на полной скорости перевернулся через крышу, а затем снова встал на колеса. Оглушенные пассажиры долго не могли прийти в себя. Наконец им удалось все же вылезти из машины. По лицу пассажирки струилась кровь, и все поняли, что женщина получила травму. К счастью, мимо случайно проезжала «Скорая помощь», и пострадавшую быстро доставили в больницу. У нее обнаружили ушиб позвоночника, ранение головы и вывих шейного позвонка, то есть, говоря языком юристов, телесные повреждения, относящиеся к категории тяжких, опасных для жизни. А собутыльники, бросив машину на обочине, разбрелись по домам и завалились спать.

Когда Веденеев добрался до места аварии, там уже находились работники ГАИ. «Жигули» представляли жалкое зрелище. Позже подсчитали общую сумму ущерба, она составила две тысячи рублей. Так в народном суде Копейска появилось еще одно уголовное дело о транспортном преступлении.

Разбирая причины данного дорожно-транспортного преступления, все участники судебного процесса без исключения пришли к выводу о том, что авария произошла во многом по вине владельца машины, Веденеева. Мало того что он сам в нетрезвом виде разъезжал по поселку, но еще и передал автомобиль человеку, не имевшему никогда водительского удостоверения. К нашему удивлению, против Веденеева не только было прекращено уголовное преследование, его даже не лишили «прав». Не вопиющий ли это либерализм по отношению к водителям-пьяницам? А ведь на место аварии выезжал сам начальник ГАИ Копейска А. Сдвижков и разбирал это происшествие. Где уж здесь говорить о профилактике дорожных преступлений, если после таких аварий виновные продолжают разъезжать по улицам города. По закону водители, передавшие управление транспортным средством лицу, находившемуся в нетрезвом состоянии или не имеющему прав на управление им, должны, когда это приводит к тяжким последствиям, нести уголовную ответственность. Печально, что об этом забывают порой не только водители, но и некоторые работники следственных органов и автоинспекции.

Конечно, находившийся за рулем В. Иммель был осужден. Но суд, кроме приговора, вынес частные определения. Первое — в адрес администрации и партийной организации шахты «Комсомольская», в котором обратил внимание на недостойное поведение Веденеева. Второе — в адрес начальника городского отдела внутренних дел по допущенным в ходе следствия недостаткам.

Увы, примерно в это же время совершил преступление Ю. Новиков — начальник производственного отдела треста «Южуралэнергострой». И он управлял автомобилем в пьяном виде. А пытаясь уйти от работников милиции, не справился с управлением, выскочил на тротуар и сбил пять человек. Перед этим автомобиль сломал дерево, что значительно смягчило удар и спасло людей от гибели. Мы упомянули об этой истории потому, что и здесь, хотя преступление было явным, у виновного даже не изъяли «права» и он в течение шести месяцев, до самого суда, мог свободно ездить по дорогам.

По этому делу суд также вынес частное определение в адрес работников милиции. И справедливо: к пьяным лихачам за рулем не может и не должно быть снисхождения.

А. КОРЮКОВ,
народный судья
г. Копейск

Случилось это в мае прошлого года на дороге Курган—Звериноголовское. В субботу 50-летний водитель первого класса из курганского горздравотдела Н. Гореванов с четырьмя приятелями на служебном РАФ—2203 под номером 60-74 КНП отправились в лес. Погулять, то есть попросту выпить. Около полудня пьяная компания возвращалась обратно. Гореванов жал вовсю. По свидетельству оставшихся в живых пассажиров, скорость РАФа достигла 110 км/ч.

В 10 километрах от Кургана «гонщики» настигли двигавшиеся в том же направлении «Жигули» и ГАЗ—53, груженный зерном. Ширина дороги, заметим, составляла всего 7 метров. И вот, когда водитель «Жигулей» начал обгонять грузовик, выехав на полосу встречного движения, Гореванов с ходу попытался сделать то же самое.

Этот маневр, как известно, требует точного расчета и хорошего глазомера. Но какой у пьяного глазомер! Обеспечить безопасный интервал при обгоне Гореванов не смог. РАФ правой стороной врезался на полной скорости в борт грузовика. От удара обе машины опрокинулись. Гореванов и один из его пассажиров погибли.

Мораль ясна и не нова: не пей за рулем, управляй автомобилем только на трезвую голову.

В. ШАХНЮК,
старший госавтоинспектор ГАИ УВД облисполкома
г. Курган

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

РЕГУЛИРОВКА ВОЗМОЖНА

«Можно ли, а если можно, то как подрегулировать реле напряжения типа РН?» — спрашивает К. Липовицкий из Москвы. Такой же вопрос задают В. Луков с Урала, другие читатели.

Отвечают разработчики этого прибора.

Электронные реле-регуляторы напряжения РН-1, РН-2, РН-3 выпускаются заводом отрегулированными на 14±0,05 В, что в большинстве случаев обеспечивает оптимальный ток заряда аккумуляторной батареи.

Однако в зависимости от конкретных условий эксплуатации автомобиля — длительности поездок, частоты пуска двигателя, состояния батареи, времени года и т. п. может понадобиться иное напряжение. Так, зимой, когда двигатель часто не пустишь с первого раза, батарея расходует больше энергии, а значит, требует больше времени для восстановления ее. Чтобы батарея успела полностью зарядиться, целесообразно увеличить ток заряда, то есть напряжение вырабатываемого генератором тока. Летом же при длительных поездках батарея может получать больше энергии, чем расходует, и будет перезаряжаться.

Электронные регуляторы РН-1 РН-2 и РН-3 имеют в своей схеме переменный резистор, посредством которого устанавливают необходимое напряжение. Поскольку прибор опломбирован, вскрытие его лишает владельца права на гарантийный ремонт. Если это неважно для хозяина, можно подрегулировать реле согласно рекомендациям, приводимым в специальной литературе (например, Ильин Н. М. и др. «Электрооборудование автомобилей», «Транспорт», 1978, табл. 4).

ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

Наши читатели И. Краев, живущий в Коми АССР, и А. Цуканов из г. Николаева просят рассказать, можно ли на «Москвиче—408» вместо реле-регулятора РР24Г2 поставить РР24 или РР24Г и как отразится такая замена на работе электрооборудования автомобиля.

Как сообщили редакции в НИИавтоприборов, реле-регуляторы РР24, РР24Г и РР24Г2 взаимозаменяемы, и установка одного прибора взамен другого возможна без каких-либо переделок и особых регулировок. РР24Г устанавливали одно время на «москвичах—408», а РР24 — на «победах» и «волгах» ГАЗ—21.

Электросхема автомобиля с любым из них должна работать нормально. Это значит, что регулируемое напряжение на выводе «Б» и «массе» должно быть в пределах от 13,8 до 14,8 В; амперметр должен сразу после пуска двигателя показывать значительный зарядный ток (до 20 А), а затем, при работе мотора — ток порядка 0,5—2,0 А, в зависимости от состояния аккумулятора. Естественно, что при замене одного реле-регулятора другим нужно тщательно проверить правильность его включения.

ЧТО ЗНАЧИТ БУКВА «Е»

Нескольких наших читателей интересует, что означает маркировка в виде буквы «Е» на оптических элементах и лампах фар.

Мы уже рассказывали об этом знаке, принятом в автомобилестроении. Но, вероятно, не лишне повторить.

Буква «Е» в кружке является знаком официального утверждения, указывающим, что параметры изделия (в данном случае — оптического элемента и лампы) соответствуют общеевропейским нормам безопасности — правилам ЕЭК (Европейской экономической комиссии ООН).

Проверка проводится по особой программе специально выделенными учреждениями нескольких государств. Ставят этот знак на каждый прошедший проверку узел. Цифра, стоящая рядом со знаком «Е», показывает страну, где «экзаменовали» изделие. Всего таких государств сегодня девятнадцать. Советские автомобили, как правило, испытывают во Франции (ее знак — двойка), Италии (тройка), Венгрии (семерка) или ЧССР (восьмерка).

Естественно, что в любой оптический элемент со знаком «Е» можно ставить лампы с этим знаком независимо от места, где проходило утверждение.

МАРКИРОВКА НА КЛЕММАХ

«На обеих клеммах аккумулятора моих «Жигулей» нанесены цифры и буквы. Что они обозначают?» — с таким вопросом обратился к нам В. Степанченко из Донецка. Аналогичный вопрос задают И. Чернов из Москвы, А. Букатин из Марийской АССР. Кроме того, их интересует, какие заводы поставляют ВАЗу аккумуляторные батареи, чем они различаются.

Автомобили Волжского автозавода могут комплектоваться аккумуляторными батареями как отечественного производства, так и изготовленными в Югославии или Болгарии. На каждом аккумуляторе должен быть товарный знак.

Ж А / 8   В / 8

Так расшифровывается маркировка на клеммах аккумулятора (слева — на плюсовой, справа — на минусовой): заряжен в июле 1978 года бригадой, имеющей шифр «А». Батарея изготовлена в марте 1978 года.

Если батарея сделана на саратовском заводе, это изображение маяка на боковой стенке моноблока; тюменский и подольский заводы ставят свои знаки на ярлыке, прикрепленном к мастике; югославские и болгарские — также на фирменных ярлыках-наклейках.

По своим характеристикам все эти батареи одинаковы, все 6СТ55, все полагается эксплуатировать согласно инструкции завода.

Теперь о маркировке на клеммах. На торце плюсовой — разметка, делящая окружность на четыре сегмента. В левой верхней части ставится буква, обозначающая месяц зарядки (первые двенадцать в порядке русского алфавита), рядом буква «А» или «В», являющаяся шифром бригады, которая вела зарядку, в правом нижнем секторе — последняя цифра года, когда батарею зарядили на заводе.

Минусовая клемма разделена на две половины. В верхней — буква, обозначающая месяц изготовления, в нижней — год изготовления.

На югославских аккумуляторах фирмы «Трепча» в полипропиленовых коробках дата изготовления ставится на верхней крышке между первой и второй заливными горловинами.

А ГДЕ ЖЕ «ВЯТКА»?

С таким вопросом обратился в редакцию К. Пятницкий из г. Верхняя Салда. Он внимательно изучил помещенную в № 12 нашего журнала за 1979 год таблицу с характеристиками мотоциклов, мопедов и мотороллеров, выпускаемых советскими заводами, и не нашел в ней данных по мотороллеру «Вятка—3-электрон».

В таблице «Вятка—3-электрон» отсутствует не случайно. Как сообщили редакции, завод в августе 1979 года прекратил ее производство. Однако в торговой сети эти машины и запасные части к ним имеются в количестве, достаточном для удовлетворения спроса на ближайшее время.

С ОКОНЧАНИЕМ «БЕК»

Студент Н. Комолов из Омска просит объяснить точное значение недавно появившихся в технической литературе терминов «фастбек», «хэтчбек» и «нотчбек».

«Мне часто приходилось их встречать, — пишет он, — в статьях в журнале «Автомобильная промышленность США», который издательство «Машиностроение» выпускает в русском переводе. Но что же они означают?»

Во всех трех новых терминах присутствует окончание «бек». В переводе с английского это означает «спина», или «задок», применительно к автомобильному кузову. Слова же «фаст», «хэтч», «нотч» переводятся соответственно как «скорый», «затворяемый», «ступенчатый». Отсюда и производные: «фастбек» — кузов со «скоростным», покатым задком (как у «Победы»); «хэтчбек» — с запираемым люком в задней наклонной стенке (как у «ИЖ-комби»); «нотчбек» — со ступенчатым задком, то есть с ярко выраженным багажником (как у «жигулей»).

Первоначально эти три термина бытовали только в американской автомобильной литературе. Теперь они получили международное признание.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЙ ВАРИАНТ

«В продажу поступил блок зажигания «Искра-3». Чем он отличается от предыдущих модификаций?» — спрашивают А. Голубовский и П. Каростин из Москвы.

Блок электронного зажигания «Искра-3» является дальнейшей модификацией блоков «Искра-1», «Искра-2», ПАЗ-2 и ПАЗ-3. Он отличается от них повышенной надежностью, лучшей стабилизацией вторичного напряжения, независимостью его от температуры. Кроме того, «Искра-3» многократно образует искру на свече во время пуска двигателя и тем способствует лучшему воспламенению рабочей смеси.

По конструкции блок «Искра-3» аналогичен блоку «Искра-1», но имеет четырехклеммную контактную колодку и лучше защищен от попадания воды.

МАРКА «СИТРОЕН»

«Очень хотелось бы получить краткую справку о французской автомобильной фирме «Ситроен», — пишет Ю. Авдеенков из Сыктывкара, — а также о современных легковых моделях, выпускаемых ею».

Завод «Ситроен» начал выпускать автомобили в 1919 году. В отличие от большинства европейских фирм он стал вести производство по американской технологии — сборка шла на конвейере. Это позволило наладить выпуск в массовых масштабах и значительно снизить себестоимость.

С 1934 года завод делает легковые автомобили с передними ведущими колесами. Сегодня все его легковые модели сконструированы по этому принципу.

В 1970 году «Ситроен» вступил в альянс с итальянской фирмой ФИАТ, но их сотрудничество длилось недолго, и ныне «Ситроен» объединил усилия по производству автомобилей с другой французской фирмой — «Пежо».

Марку «Ситроен» в настоящее время носят три базовых семейства легковых машин, все с передними ведущими колесами. Первое включает модели «2ЛС», «Диана-6», «Ами-8», «ЛН», «Мехари» с двухцилиндровыми двигателями воздушного охлаждения рабочим объемом от 435 до 602 см³. Второе — машины «ЖС» с оппозитными четырехцилиндровыми двигателями воздушного охлаждения (1100 — 1200 см³). Третье — автомобили «ЦИкс» с четырехцилиндровыми моторами водяного охлаждения (2000 — 2400 см³). У машин последних двух семейств независимая, гидропневматическая подвеска всех колес, дисковые тормоза, кузова с очень малым аэродинамическим сопротивлением.

Годовой выпуск машин марки «Ситроен» около 600 тысяч.

Фото В. Князева

СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ 1980 ГОДА

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Автомобильный спорт

РАЛЛИ. Зимнее первенство СССР, посвященное 62-й годовщине Вооруженных Сил СССР (легковые автомобили I, II и III классов) — Рига, **21—25 февраля.** Чемпионат СССР (легковые автомобили I, II и III классов) — Таллин, **16—20 октября.** Чемпионат СССР (легковые автомобили IV класса): I этап — Нальчик, **20—24 марта;** II этап — Вильнюс, **26—30 июня;** III этап — Таллин, **16—20 октября.**

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Чемпионат СССР (гоночные и легковые автомобили): I этап (формулы III и «Восток»; легковые IV класса) — Тбилиси, **18—21 апреля;** II этап (формулы III, «Молодежная», «Восток»; легковые IV класса) — Киев, **29 мая—2 июня;** III этап (формулы III и «Восток»; легковые IV и V классов) — Рига, **3—7 июля.** Чемпионат СССР (легковые автомобили I, II и III классов) — Тбилиси, **12—15 сентября.**

КРОСС. Чемпионат СССР (спортивно-кроссовые автомобили «багги») — Цесис Латвийской ССР, **26—30 июня.** Чемпионат СССР (классы автомобилей «Нива» и ГАЗ—69) — Ульяновск, **21—25 августа.** Всесоюзный смотр-конкурс спортивно-кроссовых автомобилей на приз журнала «Техника—молодежи» — Валмиера Латвийской ССР, **август.**

МНОГОБОРЬЕ. Чемпионат СССР — Ташкент, **2—6 октября.** Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на приз журнала «За рулем» — Алма-Ата, **11—14 июля.** Всероссийские соревнования школьников-автомобилистов на приз Министерства автомобильного транспорта РСФСР — Челябинск, 4—7 июля.

ТРЕКОВЫЕ (ИППОДРОМНЫЕ) ГОНКИ. Чемпионат СССР (легковые автомобили I класса) — Москва, **19—23 февраля.** Чемпионат СССР (легковые автомобили II класса) — Горький, **15—18 февраля.** Всесоюзные соревнования на приз журнала «За рулем» (легковые автомобили I класса) — Москва, **14—17 февраля.**

КАРТИНГ. Зимний чемпионат СССР (карты 250 см³) — Ленинград, **8—11 февраля.** Чемпионат СССР (классы I, II и «Союзный») — Смилтене Латвийской ССР, **17—21 июля.** Первенство СССР среди ДЮСТШ (классы «Пионер» и «Юниор») — Куйбышев, **1—4 августа.** Всесоюзные соревнования на приз газеты «Пионерская правда» (класс «Пионер») — Курск, **8—12 июля.**

АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ. Первенство СССР (радиоуправляемые модели) — Алма-Ата, **5—9 апреля.** Всесоюзные соревнования на установление и побитие рекордов (гоночные модели) — Одесса, **10—15 мая.** Чемпионат СССР-- Тбилиси, **11—16 июля.** Первенство СССР (юноши) — Рига, **22—26 августа.**

Мотоциклетный спорт

КРОСС. Кубок СССР (125 и 250 см³) — Ковров Владимирской области, **1—3 февраля.** Первенство СССР (125, 250 см³) — Подольск, **9—10 февраля.** Чемпионат СССР (мотоциклы с коляской): I этап — Виляка Латвийской ССР, **30 мая — 1 июня;** II этап — Талсы Латвийской ССР, **6—8 июня.** Чемпионат СССР (125, 250 и 500 см³): I этап — Липецк, **23—25 мая;** II этап — Полтава, **19—21 сентября;** III этап — Харьков, **26—28 сентября.** Чемпионат СССР: 125 см³ (юноши и женщины), 350 см³ (мужчины) — Куйбышев, **18—20 июля.** Первенство СССР среди ДЮСТШ и чемпионат СССР (юниоры, 250 см³) — Краснодон, **24—27 июля.**

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Чемпионат СССР: I этап — Тбилиси, **16—18 мая;** II этап — Тбилиси, **23—25 мая;** III этап — Вильянди Эстонской ССР, **8—10 августа.**

МНОГОДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ. Чемпионат СССР — Орджоникидзе, **14—18 августа.** Чемпионат СССР по комплексному многоборью на личных мотоциклах — Шуя Ивановской области, **15—17 августа.**

ГОНКИ НА ИППОДРОМЕ. Чемпионат СССР (500 см³) — Баку, **31 июля—3 августа.** Чемпионат СССР: 125 см³ (юноши и женщины), 125, 175, 250 см³ (мужчины) — Алма-Ата, **18—21 сентября.**

ГОНКИ ПО ЛЕДЯНОЙ ДОРОЖКЕ. Чемпионат СССР (финалы): 125 см³ Каменск-Уральский, **9—10 февраля;** 175 см³ — Красноярск, **16—17 февраля;** 350 см³ — Ижевск, **16—17 февраля;** 500 см³ — Москва, **16—17 февраля.** Командный чемпионат СССР (500 см³), финал — Красноярск, **1—2 марта.**

ГОНКИ ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ. Чемпионат СССР (финал) — Ленинград, **19—20 июля.** Чемпионат СССР среди юниоров (финал) — Рига, **14—15 июня.** Чемпионат СССР среди клубных команд высшей лиги и Кубок СССР (личный) — **апрель—октябрь.** Чемпионат СССР среди клубных команд 1-й лиги — **апрель—октябрь.**

МОТОБОЛ. Чемпионаты СССР: среди клубных команд высшей лиги — **апрель—ноябрь;** среди клубных команд 1-й лиги (финал) — Новая Каховка, **сентябрь.** Кубок СССР (учрежденный журналом «За рулем») — **июль—ноябрь.**

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

с участием советских спортсменов

Автомобильный спорт

РАЛЛИ. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ГДР, **28 февраля—1 марта;** II этап — ВНР, **23—25 марта;** III этап — СРР, **5—8 июня;** IV этап — ПНР, **10—13 июля;** V этап — НРБ, **23—25 августа;** VI этап — ЧССР, **13—14 сентября;** VII этап — СССР (Москва), **12—13 декабря.** Чемпионат Европы: «Швеция-80» — Швеция, **февраль;** «1000 озер» — Финляндия, **август;** «Кипр» — Кипр, **октябрь.** Этапы чемпионата мира: «Акрополис» — Греция, **май;** «РАК» — Англия, **ноябрь.**

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **16—17 мая**; II этап — СССР (Киев), **7—8 июня**; III этап — ГДР, **2—3 августа**; IV этап — ЧССР, **30—31 августа**; V этап — НРБ, **20—21 сентября.**

КАРТИНГ. Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ГДР, **17—18 мая**; II этап — ЧССР, **24—25 мая**; III этап — СССР, **5—6 июля**; IV этап — ВНР, **19—20 августа**; V этап — НРБ, **27—28 августа**; VI этап — ПНР, **13—14 сентября**; VII этап — СРР, **27—28 сентября.**

АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ. Чемпионат мира — ФРГ, **1—3 августа.** Международные соревнования спортсменов социалистических стран (радиоуправляемые модели) — ГДР, **10—13 июля.** Международные соревнования «Варна-80» — **НРБ, июнь.**

Мотоциклетный спорт

КРОСС. Чемпионат мира в классе 125 см³ (12 этапов): Нидерланды, **30 марта**; Австрия, **13 апреля**; Бельгия, **20 апреля**; Франция, **27 апреля**; Югославия, **18 мая**; ФРГ, **8 июня**; Италия, **15 июня**; ЧССР, **22 июня**; Финляндия, **6 июля**; США, **27 июля**; Канада, **3 августа**; Испания, **17 августа.** Чемпионат мира в классе 250 см³ (12 этапов): Испания, **13 апреля**; ЧССР, **11 мая**; ФРГ, **18 мая**; Бельгия, **1 июня**; ПНР, **8 июня**; СССР (Кишинев), **15 июня**; Англия, **22 июня**; Франция, **29 июня**; Нидерланды, **13 июля**; США, **20 июля**; Финляндия, **17 августа**; Швеция, **24 августа.** Командные чемпионаты мира: «Трофей наций» (250 см³) — Италия, **7 сентября**; «Кросс наций» (500 см³) — Англия, **14 сентября.** Кубок дружбы социалистических стран (250 см³): СФРЮ, **27 апреля**; ПНР, **4 мая**; СССР (Полтава), **18 мая**; ЧССР, **20 июля**; СРР, **27 июля**; НРБ, **3 августа**; ГДР, **24 августа**; ВНР, **31 августа.** Международная встреча команд, выступающих на дорожных мотоциклах, — СССР (Баку), **май.**

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ. Кубок дружбы социалистических стран: ЧССР, **12—13 июля**; ПНР, **23—24 августа**; ГДР, **13—14 сентября.**

ДВУХДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ (триалы). Кубок дружбы социалистических стран: I этап — ПНР, **19—20 апреля**; II этап — ГДР, **2—3 августа**; III этап — ЧССР, **23—24 августа.**

ГОНКИ ПО ЛЕДЯНОЙ ДОРОЖКЕ. Личный чемпионат мира (финал) — СССР (Калинин), **23—24 февраля.** Командный чемпионат мира — Нидерланды, **8—9 марта.**

ГОНКИ ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ. Личный чемпионат мира. Финал континента — Италия, **27 июля.** Финал чемпионата мира — Швеция, **5 сентября.** Командный чемпионат мира (финалы): континента — ФРГ, **13 июля**; мира — ПНР, **21 сентября.** Личный чемпионат Европы (финал) — ФРГ, **20 июля.** Кубок дружбы социалистических стран: СРР, **24—25 мая**; СССР (Вознесенск), **7—8 июня**; ГДР, **21—22 июня**; ВНР, **19—20 июля**; ПНР, **26—27 июля**; НРБ, **2—3 августа**; ЧССР, **9—10 августа.**

МОТОБОЛ. Чемпионат Европы — ФРГ, **26—27 мая.** Международные соревнования: Нидерланды, Франция, **май—июнь**; НРБ, **август.**

ПОБЕДЫ И УЧЕБА

Итоги кубков дружбы по мотоспорту

Многочисленные любители спорта, которые следят за выступлениями советских мотоциклистов на международной арене, заметили, конечно, что в минувшем сезоне календарь стал более обширным и напряженным. Год назад состоялась премьера командного чемпионата мира по ледовому спидвею, затем наши мастера попробовали свои силы на мировом первенстве в гонках по 1000-метровому треку. Расширилась программа стартов в рамках кубков дружбы социалистических стран. Наряду с мотокроссменами, которые уже несколько лет оспаривают приз, впервые в кубковые соревнования включились советские мастера спидвея, кольцевых гонок и мотомногоборья.

В предыдущем, январском номере «За рулем» были подведены итоги аналогичных стартов у автомобилистов. Все они — и картинг, и ралли, и кольцевые гонки — по стажу значительно старше своих мотоциклетных аналогов. На этом различие между ними не кончается. Если у автомобилистов кубки являются, как правило, главными стартами сезона, то в мотоциклетных дисциплинах картина другая. Занятость лучших мастеров кросса и трека в многоэтапных официальных чемпионатах мира создала свою специфику в кубках дружбы по мотоспорту: почти во всех стартах проглядывается четкая цель — смотр резервов, создание соревновательных условий для лучшей их подготовки.

Это о спортивной направленности. Что касается общего духа кубковых состязаний, то и у автомобилистов, и у мотоциклистов он выдержан в самом названии — эти встречи укрепляют дружбу спортсменов братских социалистических стран, помогают им обмениваться опытом, перенимать все лучшее, что накоплено в деле развития технических видов спорта и в организации соревнований.

Новым практически для нас соревнованием в прошлом году явился розыгрыш Кубка дружбы по **спидвею.** Сезоном раньше советские гаревики стартовали лишь в отдельных этапах, и вот теперь выступили по полной программе. Соревнования эти только командные и проводятся по принципу парных гонок. В них могут участвовать спортсмены не старше 21 года. Как видите, снова речь идет о резервах. Поскольку приз оспаривали гонщики Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии, то программа предусматривала семь этапов. Каждый из них состоял из двух гонок, проводимых, как правило, на разных треках. Это немаловажное обстоятельство: молодым спортсменам особенно полезно познакомиться с разными по длине и покрытию дорожками.

Таким образом, всего в рамках Кубка было проведено 14 гонок. В каждой из них команды выставляли по два спортсмена и по таблице 21 заезда все коллективы по одному разу встречались между собой. Запасной участник в случае необходимости тоже мог вступать в борьбу, но только в личном зачете: очков команде он не приносил. Видимо, это спорный момент в регламенте соревнований. Нужна ли такая строгость к юниорам? Ведь любое обидное падение и невозможность дальнейшего выступления в заездах дня, часто случающиеся и с опытными мастерами, ставит команду в очень трудное положение. Вероятно, было бы правильнее, спортивнее, если бы запасной участник являлся резервным и смог выходить на дорожку с учетом тактических интересов своего коллектива.

Отметим еще одну особенность Кубка дружбы по спидвею: гонщики здесь стартуют на двухклапанных ЯВАХ-890ДТ с коротким ходом поршня. Разрешается применение только чехословацких покрышек «Барум». Таким образом, все участники поставлены в равные условия и созданы объективные критерии для оценки их мастерства.

Гонки юниоров отличались бескомпромиссной борьбой, полной отдачей сил и жаждой победы. И дело тут не только в молодости, в присущей ей горячности. В Кубке дружбы совершенно иные мерки авторитета. Ну скажите, где вы видели в заездах взрослых гонщиков, чтобы команда, скажем, Румынии или Болгарии полностью превзошла гаревиков из Польши или Чехословакии, пользующихся репутацией одних из сильнейших в мире? Здесь же, в выступлениях юниоров, самые необычные прогнозы оборачиваются обычной реальностью. Что ни заезд — то сюрприз. Если в большом спидвее гонщики ряда участвующих в Кубке стран имеют еще очень скромные результаты, то в подготовке молодых спортсменов они достигли заметных успехов.

Вот несколько имен. Настоящим открытием розыгрыша Кубка дружбы стал гонщик из ГДР И. Мелл. Отлично берет старт, смел, напорист, одинаково уверенно чувствует себя и на внутренней и на внешней сторонах дорожки. Не случайно Мелл, стартуя в шести этапах (12 гонок) из семи, набрал наибольшую сумму очков — 181. Это 83,5% от максимально возможного результата, который составляет 216 очков. Очень высокий показатель!

Под стать молодому гонщику из ГДР его сверстники Н. Манев из НРБ и И. Павел из СРР. Они тоже одинаково успешно выступают на любых треках, ведут борьбу, как и подобает южанам, с неиссякаемой страстью.

И все же победа, заслуженная и несомненная, досталась команде СССР (тренер Г. Маркатанов). Успех пришел прежде всего потому, что это была настоящая команда, где действия каждого, невзирая на титулы и заслуги, подчинялись одной цели — коллективной борьбе за почетный приз. У нас был самый сильный гонщик Европы среди юниоров — вице-чемпион континента А. Файзулин из г. Октябрьского Башкирской АССР, который, как уже сообщалось в журнале, уступил в финале только американцу Р. Престону. Айрат стартовал в восьми гонках Кубка и из возможного максимума очков — 180 набрал 134. Его результат мог быть лучше, как, впрочем, и у других советских юниоров из Балаково

В. Панькина (157 из 198) и Н. Симонова. Но командная борьба заставляла их не оглядываться на личные интересы.

Конечно, такой же тактики придерживались и все наши соперники. Но, имея ярко выраженных лидеров, они не могли (за исключением команды Польши) подкрепить их выступления надежной поддержкой вторых номеров. Наши же юниоры умело варьировали составом практически в каждой гонке, и общая картина от этого не портилась. Начав с победы на первом этапе в Румынии, команда уверенно удерживала лидерство до самого финиша. Она выиграла пять этапов из семи и в итоге набрала 326 очков. Места далее распределились так: НРБ — 275, ПНР — 238, ЧССР — 236, ГДР — 227, СРР — 211 и ВНР — 200. Слов нет, очень приятно, что на общем фоне скромных результатов, с которыми завершили прошлый год наши взрослые гаревики на международной арене, впечатляюще и обнадеживающе выглядит убедительный успех их младших товарищей. Между прочим, это еще одно свидетельство того, что, выступая в равных условиях, на одинаковых по мощности машинах, советские спортсмены способны бороться за самые высокие места.

В этом отношении снова нелегко складывались обстоятельства для сборной СССР, оспаривавшей Кубок дружбы по **мотокроссу**, прочно вошедший в календарь спортивных связей спортсменов социалистических стран. Здесь нет ограничений в выборе марки машин, оговаривается только кубатура — 250 см^3. На трассах представлены КТМ, «Хускварна», «Бультако», «Майко» и другие мотоциклы, используемые сильнейшими гонщиками в мировых чемпионатах. Поэтому исход борьбы в Кубке, оценка сил не столь объективны, как в спидвее. Не существует тут и возрастных ограничений: каждая сборная может выставить своих лучших кроссменов.

Тем не менее сборная СССР (тренер С. Кудинов) вновь поднялась на высшую ступень пьедестала почета. Решающую роль в победе сыграли опыт и техническое мастерство ленинградцев А. Бочкова, П. Рулева, В. Худякова и москвича А. Овчинникова, выступавших на всех восьми этапах. И на этот раз основными конкурентами наших ребят были чехословацкие гонщики. Результаты соревнований: СССР — 108 очков, ЧССР — 90, ВНР — 56, ГДР — 54, НРБ — 50, СРР — 39, ПНР — 38 и СФРЮ — 16. В личном зачете не менее впечатляющий успех: все первые четыре места за советскими кроссменами — Рулевым, Овчинниковым, Худяковым и Бочковым.

Итак, две победы в кубках дружбы. Еще в двух, новых для нас соревнованиях советские спортсмены провели разведку, стартуя по неполной программе. В Кубке по **шоссейно-кольцевым мотогонкам** сборная СССР стартовала в трех этапах из четырех — ЧССР (г. Йиндржихув-Градец), ГДР (трасса «Саксенринг» близ Карл-Маркс-Штадта) и ПНР. Соревнования эти лично-командные, включающие заезды на гоночных мотоциклах классов 125 и 250 см^3. Наши мастера стартовали только на 250-кубовых машинах и поэтому, естественно, не могли участвовать в командной борьбе. Международный дебют прошли Л. Тээсалу, М. Рейнуп, Ю. Раудсик, Ю. Преображенский (все из Эстонии) и мотоцикл с двигателем «Ямаха», подготовленный производственным комбинатом «Вихур» ЦК ДОСААФ ЭССР.

Наиболее успешно советские гонщики выступили в ГДР, где были в своем классе четвертыми (Тээсалу, Рейнуп, Преображенский и Раудсик заняли соответственно 7-е, 8-е, 9-е и 11-е места). Здесь же, кстати, состоялись товарищеские соревнования в классе 50 см^3. Рижанин А. Смертьев финишировал четвертым на отечественном мотоцикле производства «Саркана Звайгзне».

Не будем слишком строги к этим результатам. Нам еще трудно рассчитывать на успешное соперничество с гонщиками Кубы, ГДР и Чехословакии, имеющими большой опыт в кольцевых гонках. Главные цели дебюта достигнуты — теперь ясно, над чем нужно работать и изготовителям гоночных машин, и самим спортсменам. В частности, выяснилось, что двигатели «Ямаха» образца 1978 года, которые использовали наши мотоциклисты, уже устарели, они на 10—12 л. с. слабее новых образцов. Обнаружилась и потребность в покрышках типа «слик». Существенные пробелы, объясняющиеся недостатком опыта, выявились в мастерстве наших гонщиков.

Примерно такие же выводы напрашиваются из другого кубкового дебюта наших спортсменов — **двухдневных мотоциклетных соревнований** (триалов). Мотомногоборье издавна конек гонщиков Чехословакии и ГДР. На их счету многочисленные победы в международных мотоолимпиадах (шестидневках ФИМ) и первенствах Европы. Можно представить себе, каких грозных соперников мы имели, выходя после долгого перерыва на старт этих сложных соревнований. И дело даже не в отсутствии опыта. В кубковых триалах разрешено использовать любую технику: уникальные ЯВЫ, МЦ, «симсоны», КТМ, итальянские СВМ и другие модели. Из 120 участников лишь 10, в том числе все наши (А. Акимов, Г. Шулик, Г. Ярыгин и Н. Зыбин), стартовали на серийных, не последнего года выпуска ЯВАХ, уступавших на 10—12 л. с. по мощности современным многодневным машинам и притом на 22 кг более тяжелых. Естественно, результаты советских спортсменов оказались скромными: в ЧССР Ярыгин был 14-м, Зыбин — 23-м (250 см^3), Шулик — 12-м и Акимов — 15-м (350 см^3), а в ГДР Ярыгин занял 11-е место (Зыбин сошел), Шулик и Акимов соответственно 15-е и 16-е. И здесь знакомство оказалось, несомненно, полезным.

Победы и учеба. Эти два понятия шагают в спорте всегда рядом, они неразделимы. Выигрывает всегда тот, кто учится и на успехах, и на неудачах. Минувший сезон, и в частности кубки дружбы по мотоспорту, дали спортсменам, тренерам, механикам богатый материал для анализа собственной работы, обобщения опыта наших друзей. От того, насколько он правильно будет использован, зависят итоги уже наступившего спортивного сезона.

Б. ЛОГИНОВ,
член президиума ФМС СССР

Ралли «Акрополис» глазами болельщика-новичка

Этот репортаж написан человеком, который даже с собственным автомобилем поддерживает контакты через специалистов, а на ралли был впервые в жизни. Может быть, что-то здесь заставит улыбнуться знатоков, а те, кто ничего не знает о ралли «Акрополис», будут знать столько, сколько увидел автор. Рассказ будет объективным, но не лишенным пристрастия, потому что автор болел за советских спортсменов, внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» и за греческую фирму «Мамидакис», которая торгует советскими автомобилями «Лада».

Самое трудное ралли в Европе

Что такое Акрополис, объяснять не надо. Это каждый из нас знал еще в пятом классе. Что такое ралли «Акрополис», знают не все. Шведский гонщик Калльштрем, например, видит здесь своеобразную связь в том, что путь к финишу бывает «усеян развалинами автомобилей и надежд». Из наиболее популярных ралли в мире «Акрополис» действительно одно из самых трудных. Его приравнивают к «Сафари» и «Монте-Карло». В прошлом году трасса была еще сложнее, чем прежде. Только скоростных участков насчитывалось 58. Три круга ада по камням и бездорожью. Из 2974 километров едва ли пятая часть приходилась на асфальт. В Аттике по спортсменам прямой наводкой била испепеляющая жара. Калабака в Северной Греции первый раз обошлась без дождя, но там гонка по горным участкам проходила ночью. Третье кольцо,

пелопонесское, встретило раллистов грозовыми ливнями.

После первого круга из 170 автомобилей на трассе осталось только 47, после второго — 35, на финиш к подножью Акрополя пришли 20. Из них три были «лады».

Их стартовало больше. Четыре «Лады» пришли из Советского Союза и составили команду СССР от «Автоэкспорта». Греческая фирма «Мамидакис» выставила еще три экипажа, с греческими гонщиками. Один автомобиль представлял фирму братьев Илиопулос, которая тоже торгует советскими автомобилями. После первого дня только четыре «Лады» остались в строю. Среди выдержавших три советских экипажа. Совсем как в песне: «Их оставалось только трое...» На войне как на войне — недаром автомобили на ралли именуются боевыми.

Выбыл Стасис Брундза, «играющий тренер» советской команды и самый опытный наш участник ралли «Акрополис». В прошлом году он стартовал уже четвертый раз подряд и был объектом пристального внимания соперников. Нет худа без добра: команда потеряла гонщика, но получила не менее великолепного тренера. Его штурман, или, как здесь говорят, второй водитель, Арвидас Гирдаускас влился в ряды механиков. И этот экипаж, лишившийся боевой машины, сделал все возможное, чтобы три оставшихся пришли на финиш.

Сегодня в Греции на каждом углу говорят: «Браво, «Лада»!» И заставили так говорить в равной степени и советские рабочие, чьи поистине золотые руки делают эти великолепные машины, и спортсмены трех наших экипажей, одержавшие в трудной борьбе победу в клубном зачете и попавшие на финише под дождь цветов и шампанского.

В абсолютном зачете, где не учитывают «весовые категории» автомобилей, девятое место заняли Николай Елизаров из Тольятти и Виктор Московских — одессит, прославивший свое имя еще будучи мотогонщиком в Сибири. На десятом месте Сергей Вукович из Одессы и Анатолий Брум из Ижевска, на четырнадцатом — Хейки Оху и Томас Диенер из Эстонии. Вот уж действительно сборная

СССР — от Балтийского моря до Тихого океана. В классе своих автомобилей эти экипажи заняли соответственно второе, третье и пятое места.

Наша команда вышла на второе место в национальном зачете (здесь принималось в расчет гражданство водителя). Второе место завоевали спортсмены нашему заводу-изготовителю. Первое досталось фирме «Датсун», которая выбросила на старт шестнадцать автомобилей и дождалась на финише четырех.

Первое место, как я уже сообщил, советская команда получила в клубном зачете. Это отлично, если принять во внимание, что достижением считается уже сам приход на финиш. Руководитель команды Алексей Стадницкий унес от подножья Акрополя, где вручали призы, буквально целый мешок кубков и медалей. Он показывает этот большой пластмассовый мешок мне и спрашивает: «Послушай, что такое Кубок Экюрье?»

По-французски это — конюшня. Такой кубок присуждали на скачках лучшей конюшне. Что ж, этот кубок наш по праву: советские спортсмены обскакали на ралли «Акрополис» почти все заводы и фирмы мира.

Железный закон автосервиса

Этот незыблемый закон автомобильной гравитации гласит: «Во время ремонта любой падающий из рук ключ или деталь закатываются точно под центр автомобиля».

А если это ночью и под дождем? И если на то, чтобы сменить два колеса и поставить новый генератор, есть только две минуты? И по рации штурман Елизарова Виктор Московских предупреждает, что в правый бак надо залить двадцать литров, а в левый десять и проверить тяги?

Через минуту на точку сервиса пулей влетит машина. У механика Каститиса Гирдаускаса (на этот раз известный гонщик выступал в такой роли) в идеальном порядке разложены все ключи и запасные части. Каждый из бригады знает свой маневр. Боевой экипаж только успевает сделать по глотку воды, а машина уже одета, обута и умыта. О том, как К. Гирдаускас работает на точке обслуживания, нужно писать специально. На площадке он буквально как молния, и — ни одного лишнего движения. Еще успевает шутить и вызывает улыбку на усталых лицах гонщиков. Если бы дьявол увидел его в деле, он предложил бы ему самую высокооплачиваемую работу по ремонту котлов с кипящей смолой без остановки конвейера.

А работа у механиков на ралли поистине адская. Они почти не спят. Им постоянно надо мотаться вдоль трассы, чтобы вовремя занять заранее обусловленные точки, на которые один за другим влетают советские автомобили, экипажи которых предварительно сделали по рации очень срочный и трудновыполнимый заказ. Дорогу нашим «ладам» к финишу проложили Каститис Гирдаускас, его брат Арвидас, Валентин Мурасов, Геннадий Иванов, Алексей Голиков, Альбинас Андрашюнас, Игорь Демин и Сергей Нестеров. Заканчивая дифирамб в адрес механиков, скажу, что ни одна наша машина не создала проблем по их вине.

Не повезло нам с «весовыми категориями». Пользуясь языком бокса, наши «лады»-легковесы попали в компанию тяжеловесов. Надо ли объяснять, что на скоростных участках, где во многом решается судьба призовых мест, автомобиль с более мощным мотором имеет неоспоримое преимущество. У победителя гонок шведа Вальдегаарда был мотор в 270 л. с., у «лад» — 130—135. Ну как тут не подивиться мастерству ребят!

Успех советских гонщиков — это успех команды. Это успех не трех экипажей, а успех всего коллектива. Наша чудо-команда составлена из универсалов. Каждый водитель в то же время и штурман высокого класса. Каждый штурман — отличный гонщик. И каждый из них — квалифицированный механик. Они диагноз автомобилю успевают поставить за несколько секунд. Не только потому, что у них минут на трассе не бывает, счет идет на доли секунды, но, в первую очередь, потому, что досконально знают анатомию автомобиля.

У нашей команды великолепное моральное здоровье и крепкий спортивный характер. Когда каменная колея выбила амортизаторы у машины Брундзы, оторвался мотор, который гонщики ухитрились буквально за уши поставить на место и пройти еще несколько километров, команда потеряла лидера, но это не выбило ее из колеи. На финиш пришли Елизаров и Московских, Вукович и Брум, Оху и Диенер.

Очень дружная команда приехала в прошлом году в Афины под руководством Алексея Стадницкого и тренера Владимира Данильчева. И мне показалось: поддержание этой атмосферы дружбы и готовности помочь друг другу, даже за счет собственных интересов, было главной заботой руководителей на всем протяжении длинного и трудного ралли «Акрополис». Чтобы победить здесь, надо иметь голову Брума, сердце Брундзы, волю Елизарова, смелость Вуковича, руки Гирдаускаса, невозмутимость Оху и Диенера и юмор бывшего сибиряка, а ныне одессита Виктора Московских.

«Акрополис» с точки зрения «Автоэкспорта»

Советский торгпред в Греции Валентин Васильевич Новаковский, с именем которого связаны главные наши достижения в торгово-экономическом «ралли» объединений МВТ на греческом рынке, сказал мне: «Попробуй найти Игоря Ефимова. Он тебе расскажет все об «Автоэкспорте» и о ралли «Акрополис-79».

Нет ничего проще, чем найти сегодня Игоря Ефимова, представителя «Автоэкспорта» в Греции: он в самом центре тех событий, которые должны стать страдой и праздником колеса и мотора. Я поймал его на сервисной станции фирмы «Мамидакис», где советская команда с помощью греческого персонала готовила к старту свои автомобили.

Ефимов был нужен всем. И тут еще журналист.

У Лаокоона, обвиваемого змеями, было значительно больше времени и желания отвечать на вопросы репортера. Поэтому простим Игорю Сергеевичу лаконизм, учитывая, что термин этот имеет греческое происхождение.

Из его ответов следует. Советская команда на ралли представляет «Автоэкспорт». На греческий рынок советские автомобили вышли около двадцати лет назад. Продавали мы «москвичи», «волги», МАЗы. Начинали со ста автомобилей в год. В 1978 году продали около 3000 «лад». А в прошлом этой цифры достигли за полгода. Из каждых ста автомобилей, покупаемых греками, три советских. Это неплохо, если учесть, что конкуренция на автомобильном рынке здесь довольно острая: ФИАТ, «Опель», «Мерседес», «Датсун», «Тойота», «Мазда», «Ситроен», «Пежо», «Рено», «Форд».

Особенно активно продает наши автомобили в Греции фирма «Мамидакис». Нынешний генеральный директор ее госпожа Эгли Стратигулаку, которую называют здесь «Мадам Лада», не жалеет ни сил ни времени для популяризации в Греции этого автомобиля. И умеет добиваться успеха. Достаточно сказать, что в 1979 году греческие спортсмены решили проводить соревнование единого автомобиля (т. е. все участники выступают на машине одной марки) и выбрали для этого советскую «Ладу».

Автомобиль — не роскошь

Автомобиль сегодня — еще и двигатель экономики. Большинство фирм стремится найти как можно больше покупателей. А это значит надо заставить их поверить, что твой автомобиль — самый лучший в мире и самый подходящий именно для него, для этого конкретного покупателя.

Известно, что реклама — двигатель торговли. Автомобили рекламируют на газетных и журнальных страницах, на экранах кино и телевизоров. Но одно дело яркая картинка автомобиля с пуделем, выглядывающим из окошка, или манекенщицей, бряцающей коленями на капоте, другое дело, когда автомобиль говорит о себе сам языком мотора и жестом колеса.

И вот ралли стало самой убедительной рекламой автомобиля.

Автомобильные ралли собирают миллионы болельщиков. Этим пользуются другие отрасли. Майки и шлемы гонщиков, глянцевые бока машин расцвечены именами всех фирм и компаний, в том числе не имеющих к автомобилю даже самого отдаленного отношения. На ралли «Акрополис-79» две тощие и длинные, как сигареты с фильтром, девицы рекламировали табачную продукцию фирмы «Ротман». Буквально перед самым флагом стартера они совали гонщикам блоки ее сигарет. На каждой пачке этих сигарет есть надпись «Курение вредно для здоровья». Но то, что вредно для здоровья человека, не всегда вредно для здоровья фирмы. Скорее — наоборот.

И каждый курит фимиам своей фирме как умеет.

Автомобильные гиганты держат у себя в штатах самых именитых гонщиков мира. Победа на ралли — ступенька к победе над конкурентом. Для профессионала победа означает верный путь к процветанию. Вот почему на ралли борьба идет не на жизнь, а на смерть. Борьба эта изнурительна, и выживает, то есть доходит до финиша, только самый сильный, умный и выносливый.

Вот поэтому-то и ищешь высокие слова, чтобы дать оценку действиям наших парней. Большое они сделали дело. Фирма «Мамидакис» вообще считает результаты этой гонки чудом, подарком и праздником, который остается с ней до следующего года. И считает, что продажа советских «лад» в Греции может возрасти.

А для этого надо было дойти до финиша и доказать, что наши «лады»...

НА ДОРОГАХ ЭЛЛАДЫ

«Ваши «лады» — удивительные автомобили!»

Я цитирую слова вице-президента Греческой автомобильной ассоциации Бориса Гормезано. Сокращенно она называется ЕЛПА, и именно она проводит ралли «Акрополис».

Маленькое интервью на большом приеме в честь участников соревнования в приморском фешенебельном отеле «Лагониссия». Автомобильные гиганты на ралли «Акрополис» не жалеют денег.

Мистер Гормезано не скупится на хвалебные слова в адрес наших автомобилей и спортсменов. Он восхищается их элегантностью и выносливостью. Я написал это об автомобилях и ловлю себя на мысли, что оценка с полным основанием относится и к нашим ребятам, которые сидят здесь на приеме на самых почетных местах у сцены и слушают великолепный греческий оркестр, играющий национальные мелодии.

Тогда я спрашиваю Гормезано, что он думает о советских спортсменах. Что привносит в ралли «Акрополис» их участие? Это замечательные люди, с идеальным набором лучших человеческих качеств. Они стали частью души этих ралли. Их все уважают и любят за честность и откровенность. Я ни разу ни от кого не слышал недоброго или просто равнодушного слова в адрес ваших ребят, говорит мистер Гормезано и добавляет, что фирма «Мамидакис» вносит очень ценный вклад в проведение этого труднейшего соревнования, обеспечивая участие этих удивительных автомобилей — «лад».

Борис КОРОЛЕВ,
собственный корреспондент АПН
в Греции (специально для журнала
«За рулем»)

СЕРВИС

С точки зрения юриста

Автосервис, как самостоятельная отрасль бытового обслуживания, развивается у нас немногим более десяти лет. Министерства и ведомства, которым было поручено руководство новой сферой услуг на местах, создали правила и положения, определяющие взаимные обязанности СТО и клиента. По этим нормам в настоящее время действуют сервисные предприятия.

Все отношения, складывающиеся между владельцем автомобиля и предприятием технического обслуживания, регламентированы правилами, типовыми договорами, положением о гарантийном обслуживании и другими документами. На первый взгляд, они полностью регулируют прием и оформление заказов, объем услуг и сроки их исполнения, порядок оплаты, гарантийные сроки, ответственность за сохранность принятого для ремонта или обслуживания личного транспортного средства и другие вопросы. Однако многочисленные письма читателей, с которыми меня познакомила редакция, изучение фактического положения дел на СТО, практика некоторых судов г. Москвы свидетельствуют о существенных недостатках в этом деле. Объясняется это рядом причин, и прежде всего обилием ведомственных, часто изменяющихся нормативных актов. Автосервис находится еще в стадии становления со всеми свойственными этому процессу сложностями и недостатками, в том числе и в отношениях между предприятиями и клиентами. Тем не менее, разрабатывая и принимая любой документ, министерства и ведомства обязаны издавать его в пределах своей компетенции и, конечно, только на основе и во исполнение законов и подзаконных актов правительств Союза ССР и союзных республик. Руководящие документы требуют от министерств и ведомств восполнять пробелы в правовом регулировании, не создавая при этом множества регламентов по одним и тем же вопросам.

Между тем в жизни мы видим случаи ведомственного подхода к регулированию деятельности автосервиса.

На территории РСФСР до 1979 года действовали семь правил пользования автотехническими услугами. Типовые Правила, утвержденные в декабре 1978 года Министерством автомобильной промышленности СССР, сократили их число до пяти. Сохранили автономию Министерство автомобильного транспорта и Министерство бытового обслуживания населения РСФСР, Главмосавтотранс и ВДОАМ. Такое «многозаконие» приводит к тому, что регулирование одних и тех же вопросов (например, порядок заключения и изменения условий договора, оплата работ и материалов, отказ заказчика от дальнейших услуг, сроки выполнения заказов, сроки гарантий выполненных работ) неодинаково в различных ведомствах и строится нередко исходя из интересов подрядчика, а не заказчика. Отсюда и выходит, что даже те права, которые предоставлены владельцам машин Правилами, часто лишены каких-либо фактических гарантий. Именно здесь корни многочисленных справедливых претензий граждан к предприятиям автосервиса. О случаях замены без ведома и согласия автолюбителя узлов, агрегатов и деталей (под маркой гарантии безопасности движения или выполнения плана) написал в редакцию автолюбитель В. Семиларский из г. Кирова. О «добровольно-принудительном» проведении технического обслуживания по талонам сервисной книжки дополнительно к тем работам, которые просит выполнить владелец машины, сообщают автолюбители А. Янушевский из г. Душанбе, Ю. Коротков из г. Приморска, С. Плева из г. Волковыска, В. Павлов из г. Пскова и другие.

Как гласят типовые Правила, СТО может провести дополнительные работы по устранению неисправностей, обнаруженных в процессе ремонта, только с предварительного согласия заказчика, полученного в момент заключения договора, причем только если суммарная стоимость работ, деталей, узлов и агрегатов, потребовавшихся дополнительно, не будет больше 10% от всей первоначальной стоимости заказа. В процессе работы может выясниться, что она превысит эту цифру. Тогда заказчику должно быть направлено почтовое приглашение для согласования вопроса. В случае, если СТО проведет дополнительные работы без соблюдения указанного порядка, в соответствии со статьей 352 ГК РСФСР и аналогичными статьями кодексов других союзных республик, она обязана все расходы взять на себя. Это положение полезно знать автолюбителям, принять к неуклонному руководству некоторым работникам службы сервиса, не считающимся с гражданским законодательством.

За примером можно обратиться к правилам производственного объединения «Мосавтотехобслуживание». Согласно этому документу, подрядчик без согласия владельца транспортного средства может выполнить дополнительный объем работ в пределах 15% ориентировочной стоимости заказа, куда не включается стоимость запчастей и материалов. Такая позиция явно противоречит статье 352 ГК РСФСР и позволяет подрядчику произвольно определять объем работ и завышать его. Иллюстрацией может служить дело В. Гаврилова, обратившегося в народный суд Советского района г. Москвы с иском о возмещении стоимости неосновательно замененной передней подвески и электропроводки его автомобиля на СТО № 6 «Мосавтотехобслуживания» без уведомления и согласия заказчика под предлогом необходимости дополнительного ремонта. Проявлению местных самоуправных решений администраций СТО способствует и искусственно создаваемый в некоторых случаях дефицит запасных частей.

Все эти нарушения искажают саму сущность и назначение автосервиса. Они тем более непростительны, что во всех действующих нормативных актах, регулирующих взаимоотношения владельцев машин с сервисными предприятиями, определенно сказано: заказы оформляются по письменной или устной заявке клиента, а не работников СТО. При техническом обслуживании заказчик вправе требовать от предприятия проведения неполного объема работ. В этом случае полезно вспомнить статью 19 Основ гражданского законодательства и соответствующие статьи гражданских кодексов республик, поясняющие, что собственнику принадлежат права владения, пользования и распоряжения имуществом в пределах, установленных законом. А получается порой, что администрация СТО игнорирует эти права.

В соответствии с действующими типовыми Правилами СТО обязана выдать клиенту на руки один из экземпляров оформленного наряда-заказа, свидетельствующего о заключении договора на ремонт и техническое обслуживание между заказчиком и предприятием автосервиса. На практике случается, как пишут В. Слюсаренко из п. Слатино Харьковской области. Л. Каллиопин из г. Данкова Липецкой области, другие читатели, это требование нарушается. То же самое наблюдали участники редакционного рейда («За рулем», 1979, № 10).

Автолюбителей волнует также вопрос о допуске их в зону ремонта или обслуживания автомобилей.

До недавнего времени в большинстве организаций автосервиса это не разрешалось, поскольку влекло за собой ряд нежелательных явлений. Однако практика показала, что категорический запрет не должен распространяться на все случаи жизни. Исходя из этого, руководство «АвтоВАЗтехобслуживания», «Мосавтотехобслуживания» и другие приняли решение о создании на всех крупных предприятиях участков мелкого и срочного ремонта в присутствии автовладельца и утвердили официальную процедуру взаимоотношений СТО и клиента. Все большую популярность приобретает техническое обслуживание в гарантийный период в присутствии заказчика. (Об этом, кстати, писалось в статье «Срочный ремонт», «За рулем», 1978, № 5.)

Определенный шаг навстречу пожеланиям автолюбителей сделан в типовых Правилах Министерства автомобильной промышленности СССР. Согласно им, заказчик может быть допущен в производственную зону СТО с разрешения руководства.

В Правилах и Положении Минавтопрома о гарантийном обслуживании есть существенный пробел. Они, к сожалению, не конкретизируют общие положения обязательственного права Основ гражданского законодательства и гражданских кодексов, когда дело касается имущественной ответственности за недоброкачественное выполнение работ по ремонту и техническому обслуживанию, а также за просрочку. Думается, что министерства и ведомства, принявшие свои правила и руководствующиеся Положением о гарантийном обслуживании, в настоящее время не смогут удовлетворительно ответить на вопросы Ф. Бенько из г. Мозыря Бе-

лорусской ССР, спрашивающего о существовании какой-либо ответственности за несвоевременный ремонт на СТО, о возможности предъявления иска к станции, его размерах, если ремонт длился четыре месяца вместо двух, оговоренных нарядом-заказом. И это при том, что порой такие работы тянутся больше года.

Установленный правилами, инструкциями и положениями административный порядок защиты нарушенных прав и интересов владельцев автомобилей не всегда бывает эффективен. Но более активное применение мер гражданско-правовой ответственности имущественного характера (иначе говоря, материального наказания) создало бы такую ситуацию, при которой недоброкачественное или неполное выполнение обязанностей по договору было бы экономически невыгодно для СТО, влекло бы для нее финансовые потери, доходящие до каждого виновного лица.

Многие из беспокоящих автолюбителей вопросов были сняты введением в действие упоминавшегося выше Положения о гарантийном обслуживании легковых автомобилей, принадлежащих гражданам. Однако и в этом важном и весьма полезном документе, утвержденном Министерством автомобильной промышленности, не все предоставленные владельцу машины права гарантированы в должной мере. Так, согласно Положению, завод-изготовитель поставляет гарантийным пунктам запасные части в номенклатуре и количестве, которые обеспечивают неснижающийся запас гарантийного комплекта, необходимого для соблюдения установленных сроков гарантийного ремонта. Как же обстоит дело на практике?

И. Лысаков и Ю. Шуюпова из г. Тюмени, М. Положенцев из г. Кумертау, другие автолюбители пишут в редакцию о том, что из-за отсутствия запасных частей ремонт их автомобилей в гарантийный период растянулся на долгие месяцы. Если завод согласно Типовому договору, который он заключил со СТО, несет ответственность перед ней за несвоевременную поставку запасных частей, то перед автолюбителем за отказ от гарантийного обслуживания машины или несоблюдение сроков гарантийного ремонта никто ответственности не несет. Автолюбитель Н. Осыка из г. Москвы два месяца ждал, когда технический центр производственного объединения «Мосавтотехобслуживание» выполнит гарантийный ремонт его машины. Получил автомобиль с недоделками и через несколько дней снова был вынужден сдать его в ремонт, который длился еще около двух недель.

Короче говоря, хотя действующими в объединении правилами установлены сроки исполнения заказов по техническому обслуживанию (не более одних суток) и ремонту (не более пятнадцати), каких-либо гарантий их соблюдения не предусмотрено.

К сожалению, не решают такого важного вопроса и Правила продажи населению легковых автомобилей и мотоциклов с колясками, утвержденные Министерством торговли СССР. Здесь названы сроки рассмотрения и удовлетворения рекламаций, предъявляемых в гарантийный период, и указывается, кроме того, что машину можно обменять только вследствие выхода ее из строя из-за дефектов, допущенных заводом-изготовителем, если заменой отдельных деталей, узлов или агрегатов невозможно привести ее в состояние, соответствующее техническим условиям. Такая формулировка слишком неопределенна по сравнению с изложенной в действующих на территории РСФСР Правилах обмена промышленных товаров, купленных в розничной торговой сети государственной и кооперативной торговли. Согласно последним, товары четвертой группы, в том числе легковые автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, могут быть обменены при условии, если предприятие-изготовитель или мастерская гарантийного ремонта не приведут их в технически исправное состояние в двухнедельный срок после получения от покупателя заявления о необходимости ремонта, а также если после двух сложных ремонтов вновь нуждаются в ремонте. Кстати, Верховный Суд РСФСР решает дела, связанные с просрочкой выполнения гарантийного ремонта, в соответствии с Правилами обмена промышленных товаров, что подтверждается определением Судебной коллегии Верховного Суда РСФСР (Бюллетень Верховного Суда РСФСР № 8, 1978 г.).

Для владельцев машины не менее, чем сроки выполнения гарантийного ремонта, важно его качество. Однако и по этому поводу ответственности предприятий автосервиса перед владельцем машины, о которой в своем письме спрашивает А. Писан из г. Стаханова, не предусмотрено. Положение о гарантийном обслуживании, устанавливающее порядок устранения дефектов в связи с недоброкачественным ремонтом личного транспорта, не предусматривает ответственности СТО перед владельцем, а лишь указывает, как в этом случае гарантируется доведение до конца исполнения договорных обязательств. В гражданском законодательстве имеется богатый арсенал средств материального воздействия, предусмотренных на случай подобных нарушений, и их необходимо включить в Положение о гарантийном обслуживании не только для сведения руководителей СТО, но и для практического применения к нарушителям производственной дисциплины.

В этом обзоре действующих в автосервисе правил с позиции читательских писем затронута одна только проблема, с которой сталкиваются автолюбители, но самая злободневная — о введении единого правового режима во взаимоотношениях предприятий и владельцев автомобилей на всей территории страны. Жизнь подсказывает, что типовыми Правилами Министерства автомобильной промышленности, дополненными с учетом законных интересов граждан, должны руководствоваться не только фирменные системы и ВПО «Автотехобслуживание» (объединяющее сервисные службы Белоруссии, Азербайджана, Молдавии, Латвии, Киргизии, Таджикистана, Туркмении, Казахстана, Грузии), но и сервисные службы в других союзных республиках, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт личного транспорта.

Н. НЕСТЕРОВА,
юрист

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на 4-й стр. вкладки.

Правильные ответы — 3, 4, 6, 9, 11, 14, 18, 20, 22, 24.

I. Табличка под знаком «Стоянка запрещена» говорит о том, что запрет вступает в силу только в субботние, воскресные и праздничные дни. Значит, в рабочие дни недели стоянка на этом участке дороги разрешена (пункт 4.7.1, 7.5.1).

II. Знак предупреждает водителей о пересечении с трамвайной линией вне перекрестка. Правила требуют от водителей безрельсовых транспортных средств уступать дорогу трамваю и в такой ситуации (пункт 4.1.1, 1.5 и пункт 10.8).

III. Водитель троллейбуса должен уступить дорогу и мотоциклисту, и водителю самосвала, так как они находятся на главной дороге, а он на второстепенной. А те между собой руководствуются правилами проезда равнозначных дорог, то есть правилом «правой руки» (пункты 15.1 и 15.3).

IV. Водитель может двигаться в любом из показанных направлений, потому что знак «Движение грузовых автомобилей запрещено» к такси не относится, а при необходимости доставки груза они имеют право двигаться и за знак «Движение запрещено» (пункт 4.3.1, 3.4 и пункт 4.3.3).

V. При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение, водитель не обязан занимать крайнее правое положение на проезжей части, а может использовать всю ее ширину (пункт 11.5).

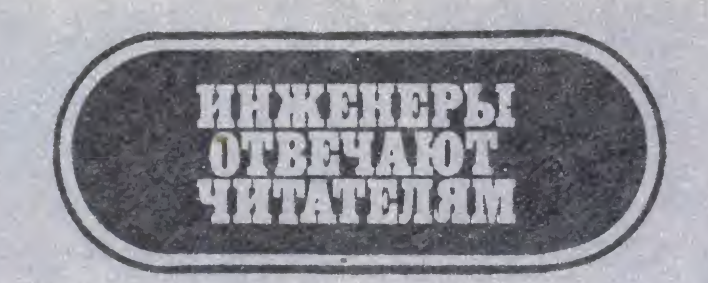
VI. Развороты при пересечении дорог с односторонним движением запрещены лишь на нерегулируемых перекрестках. На регулируемых, когда движение по пересекаемой дороге остановлено, условия для такого маневра ничем не отличаются от обычных (пункт 11.7).

VII. Перед нами участок дороги вне населенного пункта (об этом говорит и информационно-указательный знак, выполненный на синем фоне), где при отсутствии других предписаний мотоциклисты имеют право двигаться со скоростью не более 70 км/ч. Водители же автокранов в любых условиях не должны превышать 50 км/ч (пункты 9.2.2 и 9.3).

VIII. При поворотах налево или направо водитель обязан пропустить пешеходов, пересекающих проезжую часть дороги, на которую он поворачивает (пункт 15.6).

IX. Без предусмотренных конструкцией транспортного средства зеркал заднего вида эксплуатировать его запрещено (пункт 27.2.35).

X. При перевозке групп детей на грузовом ли автомобиле, на автобусе ли ближний свет фар надо включать и в светлое время суток (пункт 24.6.).



Регулируем «Озон»

Как правильно отрегулировать обороты холостого хода у двигателей «Жигулей» с карбюратором «Озон»? На этот вопрос, волнующий многих владельцев машин последнего выпуска, отвечает главный конструктор димитровградского автоагрегатного завода имени 50-летия СССР А. И. СИМАТОВ.

Сразу же хочу предупредить автолюбителей, что эту работу лучше проводить на СТО. Дело в том, что регулировочные винты карбюратора закрыты пластмассовыми ограничительными втулками-пломбами, исключающими самопроизвольное отворачивание. Заменить эти пломбы после регулировки можно только на предприятии автосервиса.

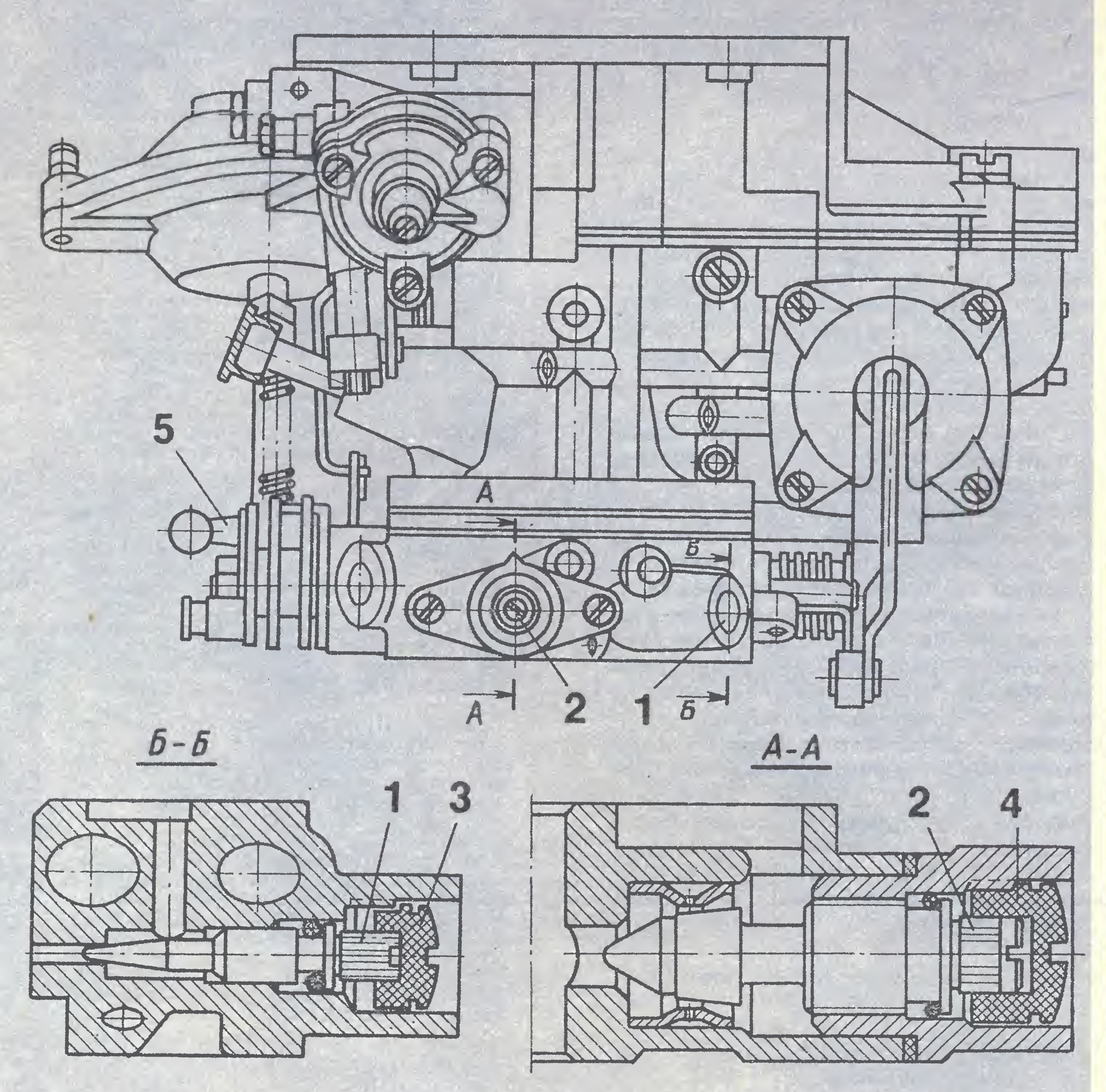
Возможны два варианта регулировки: с контролем состава выпускных газов специальным газоанализатором и без него. В обоих случаях порядок действий почти одинаков.

Сначала разрушают ограничительные втулки-пломбы 3 и 4. Затем выворачивают винты 1 и 2, чтобы снять с них остатки втулок, после чего возвращают на свои места. Осторожно, не прилагая больших усилий, заворачивают винты до упора, а затем отворачивают первый, качества на 3,5... 4,0 оборота, второй, количества — на 4,5... 5,0 оборота. Пускают двигатель и винтом 2 количества устанавливают частоту вращения коленчатого вала в пределах 850... 900 об/мин.

Когда регулировку проводят с газоанализатором, выбирают такое положение винта 1, при котором концентрация СО находится в пределах 1,0... 1,5%. Если же состав выхлопных газов не контролируют, то винт 1 заворачивают до появления заметных перебоев в работе мотора, после чего его можно отвернуть на 30... 60°. При этом, как правило, двигатель снова начинает работать в устойчивом режиме.

Винт качества теперь можно оставить в покое, а винтом количества восстанавливают обороты до прежней величины 850... 900.

Регулировку можно считать законченной, если после резкого нажатия на рычаг 5 привода дроссельной заслонки первой камеры и такого же резкого «сбрасывания газа» двигатель не глохнет.



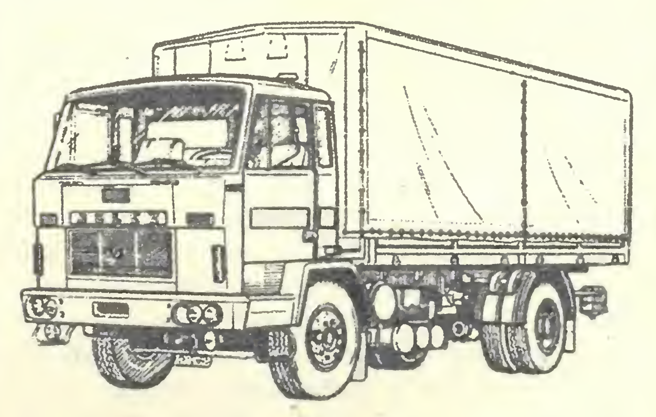
Расположение регулировочных винтов системы холостого хода в карбюраторе «Озон»: 1 — винт качества; 2 — винт количества; 3 и 4 — ограничительные втулки-пломбы; 5 — рычаг привода дроссельной заслонки первой камеры.

В МИРЕ МОТОРОВ

«ЕЛЬЧ-С420»

Для международных перевозок грузов автомобильный завод в г. Ельч (ПНР) начал выпускать грузовой автомобиль «Ельч-С420». Грузовая платформа машины оборудована надставками и тентом, конструкция которых приспособлена к быстрому пломбированию на таможнях.

Среди особенностей устройства машины: дизель с турбонаддувом, система кондиционирования воздуха в кабине, гидроусилитель руля, двухконтурный пневматический привод тормозов, планетарные редукторы в ступицах колес.



Техническая характеристика: число цилиндров — 6; рабочий объем — 11 100 см³; мощность — 243 л. с. при 2200 об/мин; число передач — 12; размер шин — 11,00—20; грузоподъемность — 8000 кг; снаряженная масса — 8000 кг; длина — 8271 мм; ширина — 2464 мм; высота (без тента) — 2965 мм; скорость — 80 км/ч.

МОПЕД С КАРДАННОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ

В Японии очень популярны так называемые разъезжие мопеды. Их основное назначение — поездки за покупками в крупных городах. Эти машины, оснащенные 50-кубовым двигателем, очень легки и компактны, что удобно для размещения на стоянке. Одна из последних новинок среди таких мопедов — модель «Каррот» завода «Ямаха». У нее двигатель мощностью 2,3 л. с., бесконтактная система зажигания, хребтовая рама и передача на заднее колесо посредством карданного вала. Масса «Каррота» — всего 42 кг.

КОРОТКО

●●●

Мопеды «Симсон» (ГДР) в 1980 году будут оснащаться как трех-, так и четырехступенчатой коробкой передач. Новые модификации с четырьмя передачами получили обозначения «С51Б1-4» и «С51Б2-4».

●●●

Канадские исследователи разработали прозрачную силиконовую пасту, которая, будучи нанесенной тонким слоем на лобовое стекло автомобиля, отталкивает от него капли и струи дождя. Рецепт пасты держится в секрете.

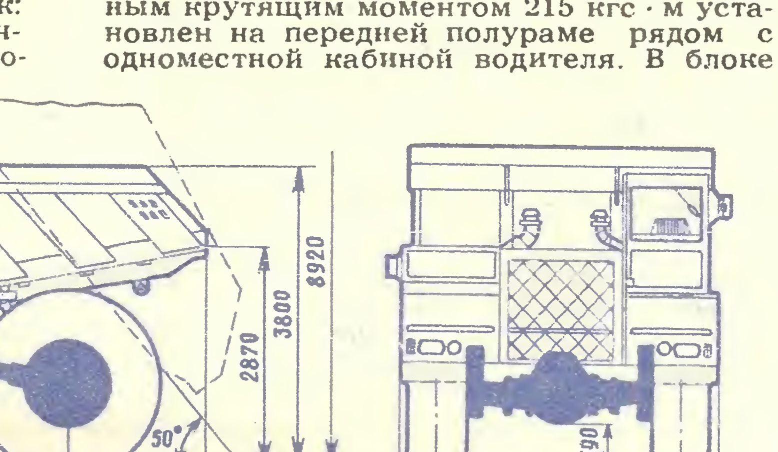
●●●

Итальянский завод «Лянча» несколько лет назад принял новую систему индексации своих легковых моделей — посредством букв греческого алфавита («бета», «гамма» и в конце 1979 года — «дельта»). Модели же «альфа» не было, поскольку исключительное право для использования этого слова в коммерческом наименовании продукции имеет только автомобильная фирма «Альфа-ромео».

САМОСВАЛ С ШАРНИРНОЙ РАМОЙ

Румынские специалисты научно-исследовательского института проектирования грузовых автомобилей и тракторов в г. Брашове разработали внедорожный самосвал ДАК 90-61С грузоподъемностью 50 тонн. Новая машина отличается рядом оригинальных технических новинок: привод на все четыре колеса с необычной компоновкой узлов трансмиссии, поворот осуществляется взаимным перемещением двух половин шарнирно-сочлененной рамы («За рулем», 1979, № 10).

Шестицилиндровый V-образный четырехтактный дизель жидкостного охлаждения мощностью 610 л. с. с максимальным крутящим моментом 215 кгс · м установлен на передней полураме рядом с одноместной кабиной водителя. В блоке с ним работает полуавтоматическая трансмиссия (гидротрансформатор и планетарная коробка передач), которая обеспечивает по четыре передачи вперед и назад. Крутящий момент от нее передается карданными валами на раздаточную коробку, расположенную не в блоке с основной трансмиссией, а отдельно, на задней полураме. От нее крутящий момент поступает на задний и передний мосты.



Для управления этой огромной машиной служит обычное рулевое колесо, действующее на гидросистему, которая изменяет угол между обеими полурамами. При длине около 10 м самосвал имеет радиус поворота 10,9 м. Все его колеса оснащены широкопрофильными односкатными шинами, как у наших самосвалов могилевского завода.

Кузов емкостью 43,2 м³ опрокидывается назад на угол 50° четырьмя гидроцилиндрами. Время полного опрокидывания с максимальной нагрузкой — 11 с. Общая схема и основные размеры самосвала представлены на рисунке. С полной массой в 91 тонну машина развивает максимальную скорость 46 км/ч.

ВАРИАНТЫ «ПУХ» И «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

Интерес к джипам за последние годы вырос не только в Африке, Азии и Латинской Америке, но и в странах с хорошо развитой дорожной сетью. Две фирмы — «Штейр-Даймлер-Пух» (Австрия) и «Даймлер-Бенц» (ФРГ) разработали модель, которую под марками «Пух» и «Мерседес-Бенц» начали выпускать на новом заводе в Граце. Семейство джипов, обозначаемое буквой «Г» (сокращенное слово «геленде» — в переводе с немецкого «местность»), состоит из ста модификаций, образуемых комбинациями из пяти двигателей (72, 80, 90, 102 и 150 л. с.), пяти типов кузовов (фаэтон, универсал и фургон с короткой базой, универсал и фургон с длинной), четырех разновидностей трансмиссий (с колесной формулой 4 × 2 и 4 × 4, как с блокировкой колесных дифференциалов, так и без нее).

Все машины семейства оснащаются четырехступенчатой коробкой передач и двухступенчатой раздаточной коробкой, иными словами, имеют восемь передач. Шины 6,50R—16 обеспечивают дорожный просвет в 215 мм.

Тормозной привод сделан двухкруговым с ограничителем тормозного усилия на задних колесах и с гидровакуумным усилителем. Передние тормоза дисковые, очевидно, по примеру нашего ВАЗ—2121. В этом отношении новая модель следует тенденциям, принятым сегодня для большинства обычных легковых машин. Что касается подвески, семейство «Г» остается верной «джиповским» традициям: зависимая подвеска всех колес, но уже не на рессорах, а на пружинах.

У новых автомобилей сварные рамы с лонжеронами замкнутого сечения. Эти рамы могут быть снабжены сцепными приборами, позволяющими буксировать прицеп общей массой 2500 кг.

Параметры	Модель				
	240ГД	300ГД	230Г	230Г	280ГЕ
Тип двигателя	Д	Д	К	К	К
Число цилиндров	4	5	4	4	6
Рабочий объем, см³	2399	2998	2307	2307	2476
Степень сжатия	21,0	21,0	8,1	9,0	8,0
Мощность, л. с.	72	80	90	102	150
Число об/мин	4400	5100	5000	5250	5250
Число передач	4×2	4×2	4×2	4×2	4×2
Длина, мм		3945	или	4395	
База, мм		2400	или	2850	
Колея, мм	1425	1425	1425	1425	1425
Снаряженная масса, кг	1775—1940	1790—1975	1720—1980	1720—1980	1775—1960
Грузоподъемность, кг	665—860	630—825	700—820	700—820	645—840
Скорость, км/ч	120	123	125	131	150

Обозначения: Д — дизель, К — карбюраторный двигатель.

Типы кузовов для джипов семейства «Г»:

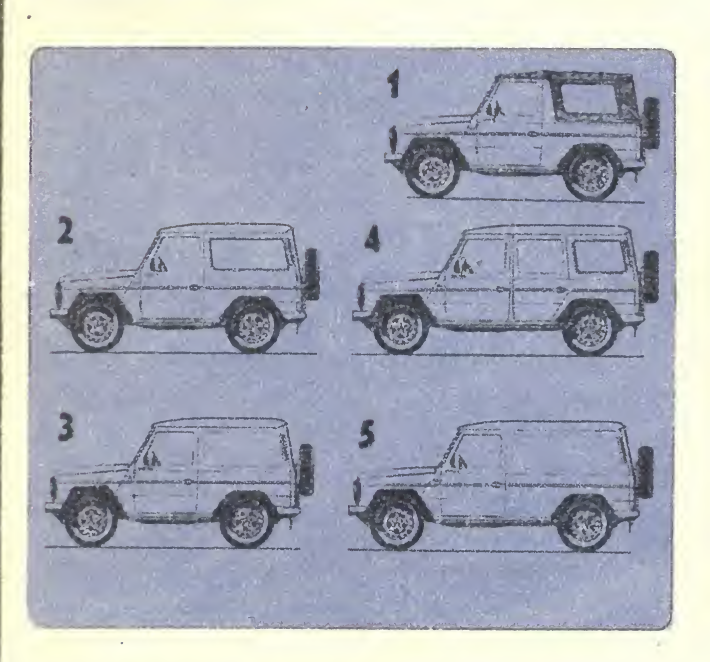
1 — пятиместный фаэтон со складным тентом и несъемной защитной дугой на шасси с короткой базой;

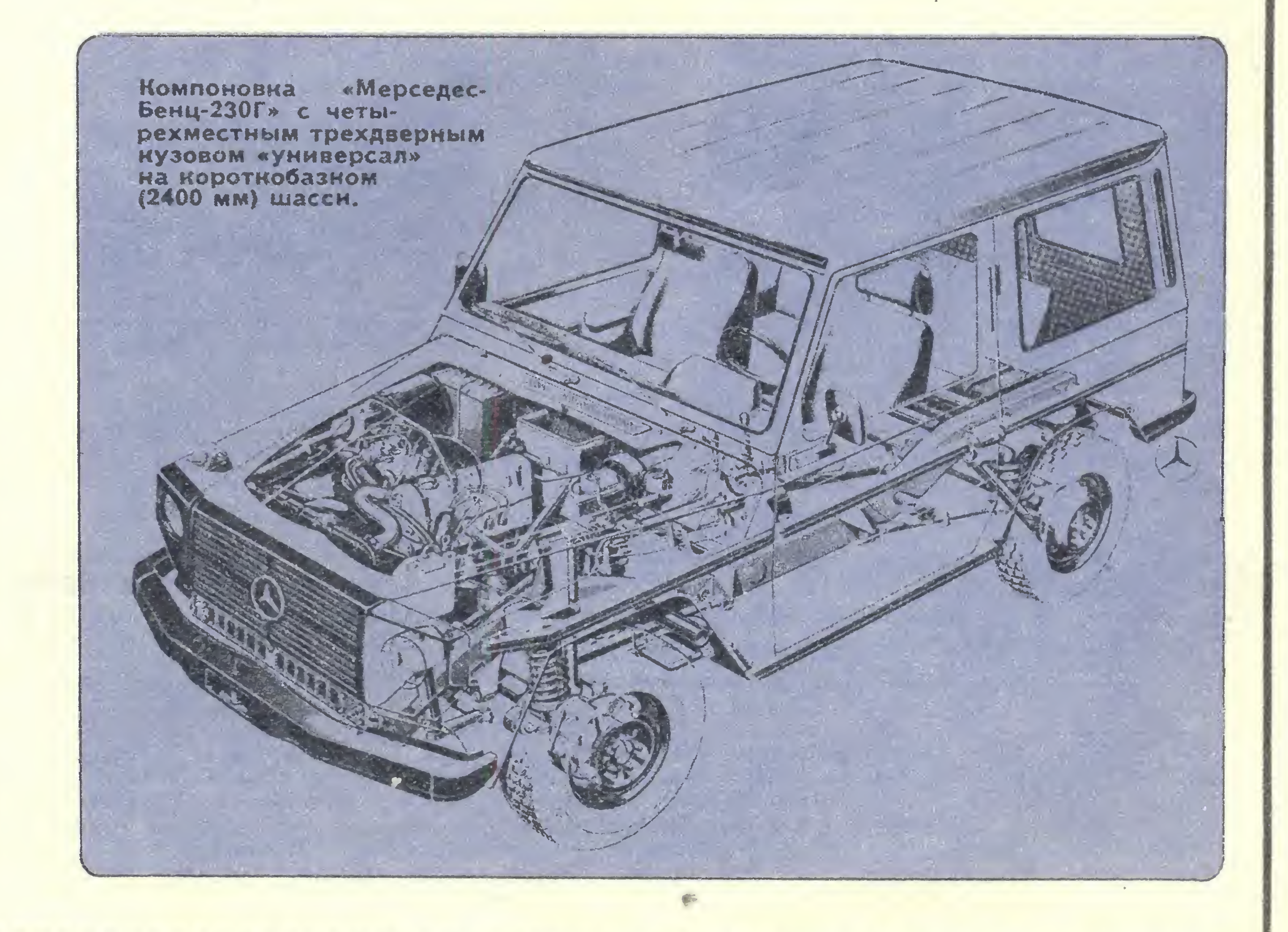
2 — пятиместный трехдверный универсал на шасси с короткой базой;

3 — трехдверный фургон на шасси с короткой базой;

4 — пятиместный четырехдверный универсал на шасси с длинной базой;

5 — трехдверный фургон на шасси с длинной базой.





Компоновка «Мерседес-Бенц-230Г» с четырехместным трехдверным кузовом «универсал» на короткобазном (2400 мм) шасси.

БУДЕТ ЛИ ФИРМЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ У «ИЖ-АВТО»!

спрашивают читатели и надеются получить утвердительный ответ завода

Без малого пятнадцать лет назад из ворот ижевского завода выехали первые автомобили собственного производства. За минувшие годы он стал крупным предприятием, почти догнавшим по объему выпускаемой продукции своего старшего московского собрата — АЗЛК.

Сотни тысяч машин с маркой «ИЖ» на радиаторе катят по дорогам страны. Особенно много их в городах и районах Российской Федерации. Отсюда приходит в редакцию и наибольшее количество писем от владельцев ижевских автомобилей, как правило, с одними и теми же вопросами: почему объединение «ИЖмаш» не заботится о судьбе своей автомобильной продукции, почему не создает сеть станций обслуживания?

Н. Барашков из г. Набережные Челны пишет, что он доволен ижевской машиной, но «обидно только за то, что сервис ИЖей отстает от вазовской системы». И далее с горечью рассказывает, как два месяца искал пустяковую деталь, без которой, увы, на автомобиле нельзя было ездить. Нашел ее наконец, но не на СТО, не в магазине, а у спекулянтов, «жирующих», как он выражается, на нежелании завода организовать нормальный сервис своей продукции или чьей-то нерасторопности.

Об этом же пишут другие читатели, среди которых и водители государственных машин — ижевских фургонов, работающих во многих организациях сферы обслуживания, торговли.

В некоторых письмах — **О. Иванова** из Новгородской области, **С. Храмцова** из Кемерова и ряде других содержатся предложения — объединить сервисные усилия АЗЛК и «ИЖмаша», перешагнуть, так сказать, через ведомственный барьер ради пользы дела — эффективной организации обслуживания и ремонта близких по устройству машин.

Принцип «Произвожу и обслуживаю» оправдал себя и в мировой практике автомобилестроения и у нас с созданием фирменной сети «АвтоВАЗтехобслуживания». По этому же пути пойдет развитие сервиса автозавода имени Ленинского комсомола. Уже сделаны важные шаги в этом направлении. В системе «АвтоМосквич» строятся спецавтоцентры и СТО, постоянно растет список станций, осуществляющих гарантийный ремонт. Не пора ли в Ижевске задуматься над этим? Не пора ли избавить владельцев автомобилей, рожденных на славном «ИЖмаше», от неудобств, лишних затрат времени, сил и энергии?

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

КАРТИНГ

Большого успеха в розыгрыше **Кубка дружбы социалистических стран** 1979 года добилась сборная СССР. Советские картингисты не только одержали убедительную победу в командном зачете, но и заняли все три призовых места в личном.

Результаты соревнований

IV этап (НРБ). Личный зачет: 1. М. Рябчиков (СССР); 2. А. Мирзоян (СССР); 3. П. Бушланов (СССР); 4. М. Шимак (ЧССР); 5. М. Хрнечек (ЧССР); 6. Р. Акопов (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ГДР.

V этап (ВНР). Личный зачет: 1. Рябчиков; 2. Бушланов; 3. Мирзоян; 4. М. Ухов (СССР); 5. Акопов; 6. Г. Расмуссен (ГДР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ВНР; 4. ГДР; 5. ПНР.

VI этап (ПНР). Личный зачет: 1. Бушланов; 2. Рябчиков; 3. Ухов; 4. В. Досталь (ЧССР); 5. М. Ядджевский (ПНР); 6. И. Копецкий (ЧССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ВНР; 5. ГДР.

VII этап (СРР). Личный зачет: 1. В. Шлегельмилкс (СССР); 2. Л. Салах (ПНР); 3. Г. Длугош (ПНР); 4. Ядджевский; 5. Рябчиков; 6. А. Берзиньш (СССР). **Командный зачет:** 1. ПНР; 2. СССР; 3. ВНР; 4. СРР; 5. НРБ.

Итоговые результаты. Личный зачет: 1. М. Рябчиков (СССР); 2. П. Бушланов (СССР); 3. М. Ухов (СССР); 4. В. Досталь (ЧССР); 5. А. Мирзоян (СССР). **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ПНР; 4. ВНР; 5. ГДР; 6. НРБ.

* * *

На **личном чемпионате Европы** в **классе 125 см^3 С-1** (со специальным гоночным двигателем) преимущество имели гонщики, выступавшие на картах, оснащенных двухцилиндровыми моторами МБА с водяным охлаждением (40—42 л. с.) от мотоциклов, предназначенных для кольцевых гонок. Победу одержал итальянец Д. Ванариа, а его земляк, прошлогодний чемпион континента Д. Барони занял третье место.

В классе **125 см^3 С-2** с одноцилиндровыми двигателями воздушного охлаждения, взятыми со спортивных мотоциклов, чемпионом стал Я. Сванннеби (Швеция) на шасси «Кали» с мотором «Ротакс». Среди 34 участников, получивших зачет, А. Ратайчик (ПНР) вышел на восьмое место, П. Бушланов (СССР) — на одиннадцатое, а М. Рябчиков — на четырнадцатое.

* * *

Личное первенство мира в классе 100 см^3 (машины без коробки передач) собрало 70 участников. Более половины из них (37 человек) использовали моторы «Парилла», 13 — «Сирно» и 11 — ДАП. Ходовой части «Бирель» отдали предпочтение 19 гонщиков, ДАП — 9, «Свисс Хатлесс» — 9, «Олл карт» — 6.

Результаты соревнований (через тире указаны марки шасси и мотора): 1. П. Кейне (Голландия), ДАП—ДАП; 2. Да Сильва (Бразилия), ДАП—ДАП; 3. Г. Шурманн (Голландия), «Дино»—«Парилла»; 4. М. Уильсон (Англия), «Бирель»—«Парилла»; 5. С. Ясутоки (Япония), «Стэг»—«Парилла»; 6. М. Форсман (Швеция), «Бирель»—«Парилла».

* * *

На **личном чемпионате Европы в классе 100 см^3** первенствовал Г. Хаас (ФРГ), «Мах»—«Комет». Командное первенство континента в том же классе выиграла сборная Швейцарии.

Наши гонщики на двух последних первенствах не выступали.

МОТОГОНКИ

Чемпионат мира 1979 года был разыгран в 13 этапах, которые проходили с марта по сентябрь. В классе 750 см^3 первенство (по самостоятельному календарю) включало 11 этапов. Впервые в классе 500 см^3 кроме одиночек спортсмены выступали на машинах с коляской, сохранивших основные характерные черты мотоцикла и трициклов. Последние представляли собой трехколесные машины, более близкие к малолитражному гоночному автомобилю.

Отмечалась тенденция к дальнейшему усложнению конструкций. Многие гоночные модели далеко ушли от традиционного мотоцикла, их постройка и эксплуатация по средствам только хорошо оснащенным и щедро финансируемым из рекламных фондов командам фирм. Естественно, что среди участников первенства мира практически нет гонщиков-любителей.

Итоговые результаты

50 см^3: 1. Э. Лаццарини (Италия), «Крайдлер»; 2. Р. Блаттер (Швейцария), «Крайдлер»; 3. П. Плиссон (Франция), АБФ.

125 см^3: 1. А. Ньето (Испания), «Минарелли»; 2. М. Массимиани (Италия), «Морбиделли»; 3. Г. Мюллер (Швейцария), «Морбиделли».

250 см^3: 1. К. Баллингтон (ЮАР), «Кавасаки»; 2. Г. Хэнсфорд (Австралия), «Кавасаки»; 3. Г. Росси (Италия), «Морбиделли».

350 см^3: 1. К. Баллингтон (ЮАР), «Кавасаки»; 2. П. Форнандес (Франция), «Ямаха»; 3. Г. Хэнсфорд (Австралия), «Кавасаки».

500 см^3: 1. К. Робертс (США), «Ямаха»; 2. В. Феррари (Италия), «Сузуки»; 3. Б. Шийн (Англия), «Сузуки».

750 см^3: 1. П. Понс (Франция), «Ямаха»; 2. М. Фрутти (Швейцария), «Ямаха»; 3. Д. Чекотто (Венесуэла), «Ямаха».

500 см^3 с коляской: 1. Р. Биланд — К. Валтишперг (Швейцария), «ТТМ—Ямаха»; 2. Р. Штейнхаузен — Д. Артур (ФРГ), «Ямаха»; 3. Р. Гризли — Д. Паркинс (Англия), «Ямаха».

500 см^3 трициклы: 1. Б. Хольцер — К. Майерханс (Швейцария), «ЛКР—Ямаха»; 2. Р. Биланд — К. Валтишперг (Швейцария), «Сеймаз»; 3. М. Кумано — И. Арифуко (Япония), «Ямаха».

* * *

Кубок дружбы социалистических стран был разыгран в четыре этапа в двух классах машин. Советские гонщики выступали лишь в трех этапах и только в классе 250 см^3.

Итоговые результаты. Личный зачет. Класс 125 см^3: 1. З. Хаврда (ЧССР), «Морбиделли»; 2. Б. Фендрих (ЧССР), «Морбиделли»; 3. Б. Кэлер (ГДР), МЦ-Ре. **250 см^3:** 1. Юхач (ВНР), «Ямаха»; 2. Х. Лазо (Куба), «Ямаха»; 3. Б. Дэрфельдт (ГДР), МЦ-Ре. **Суммарный командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ВНР; 3. ГДР; 4. Куба; 5. ПНР.

На первой странице обложки — фото В. Князева.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92. Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 3.12.1979 г. Подписано в печать 28.12.1979 г. Тираж 3 300 000
Бум. 60×90$^1/_8$, 2,25 бум. л. = 4,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 725. Г-24615
Набрано в 3-й типографии Военизлата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск
Издательство ДОСААФ, Москва

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

УДОБНАЯ РАСКЛАДКА СИДЕНИЙ

В «Запорожце» модели ЗАЗ—968 спальные места получаются удобнее, если передние сиденья снять, разложить полностью вне машины, а затем установить в салоне спинкой вперед.

В. ТОСКУЕВ

620059, г. Свердловск, ул. Фестивальная, 23, кв. 28

БЕЗ РАЗБОРКИ УЗЛА

На автомобиле **«Жигули»** после пробега 35 тысяч километров появился свистящий звук, источником которого оказался подшипник генератора (видимо, выработалась смазка). Поскольку крышка генератора неразборная, я просверлил в ее центре отверстие диаметром 1,2 мм (см. рисунок), через которое ввел несколько капель дизельного масла. Неприятный звук прекратился, и до сих пор (пробег более 80 тысяч километров) генератор работает исправно.

А. КЕМИН

162600, г. Череповец, ул. Бульварная, 39б, кв. 42

Через просверленное в крышке отверстие можно смазать задний подшипник генератора.

⌀ 1,2

ТЕЧЬ УСТРАНЕНА

На **«Москвиче—2140»** постоянно убывала тормозная жидкость. Я обнаружил следы ее у соединения главного цилиндра с вакуумным усилителем. Виновен был главный тормозной цилиндр. Я установил новый узел, но через короткое время и он стал пропускать жидкость наружу. После разборки выяснилось, что манжеты из-за недостаточного сжатия в осевом направлении неплотно облегают хвостовик поршня и слабо прижимаются к стенкам цилиндра.

Восстановить работоспособность цилиндра удалось установкой утолщенной проставочной шайбы (см. рисунок). Для этого я частично разобрал его: извлек запорное кольцо и вынул поршень первой камеры с шайбами и манжетами. Поверхности хвостовика поршня и упорной шайбы **3** отполировал.

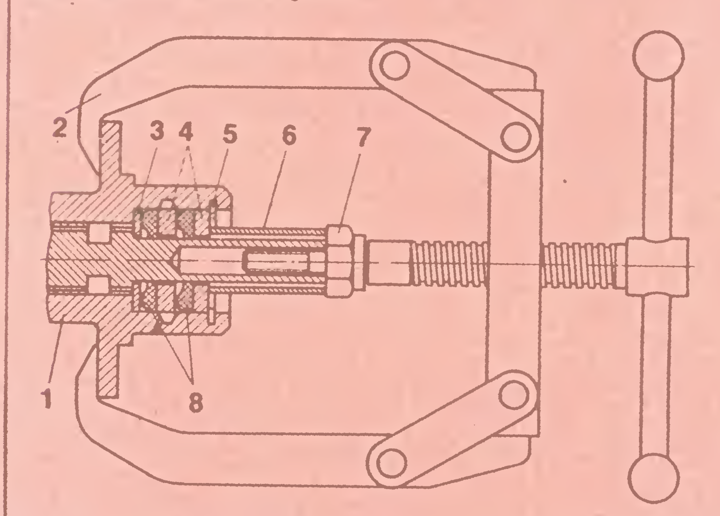
Цилиндр с утолщенными шайбами **4** собрал при помощи приспособления — съемника, показанного на рисунке (без него трудно сжать манжеты, чтобы установить запорное кольцо). Предварительно все детали смазал чистой тормозной жидкостью.

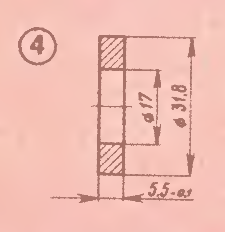
После установки цилиндра на автомобиль заполнил жидкостью тормозную систему и прокачал ее, как предписывает инструкция.

М. МАЙОРОВ

127322, г. Москва, ул. Фонвизина, 14, кв. 5

От редакции. По поводу этого предложения мы консультировались на АЗЛК. Заводские специалисты сочли, что способ восстановления работоспособности главного цилиндра тормоза, примененный М. Майоровым, приемлем в условиях, когда нет возможности заменить дефектные манжеты доброкачественными запасными.





Сборка главного тормозного цилиндра: 1 — корпус; 2 — съемник; 3 — упорная шайба; 4 — проставочная шайба (материал — дюралюминий); 5 — запорное кольцо; 6 — технологическая трубка (внутренний диаметр 18 мм, длина 40 мм); 7 — технологический болт (М12—30 мм); 8 — манжеты.

РЕМОНТ ПОПЛАВКА

В автомобилях **«Жигули»**, случается, отказывает датчик указателя уровня топлива — бак полный, а стрелка стоит на нуле и горит контрольная лампочка. Причина — в повреждении поплавка концом крючка, на котором он подвешен. Поскольку поплавок отдельно от датчика не продают, есть смысл отремонтировать его. Отвернув восемь винтов, крепящих фланец датчика к баку, и отсоединив провода, извлекаем датчик наружу. Снимаем поплавок, сушим его и зачищаем место повреждения шкуркой. Наносим на это место тонкий слой эпоксидного клея, затем через 10—15 минут накладываем маленький кусочек марли и промазываем его сверху этим же клеем. После выдержки в течение 1,5—2 часов клей затвердеет. Ставим поплавок на место, предварительно закруглив напильником конец крючка. Незначительное увеличение веса поплавка после ремонта на работе датчика практически не скажется.

В. КОСТЕНКО

416500, Астраханская область, г. Капустин Яр-8, просп. 9 Мая, кв. 36

От редакции. Автолюбители сообщают также о других вариантах ремонта датчика: замене поплавка алюминиевым футляром от широкой фотопленки, двумя шариками для настольного тенниса и т. п. Главное, чтобы самодельный поплавок был герметичен, нейтрален к бензину и весом не отличался заметно от штатного.

ПРОВЕРКА УГЛОВ СХОЖДЕНИЯ И РАЗВАЛА КОЛЕС

В практике автолюбителей есть несколько способов проверки углов установки передних колес. Одним из самых распространенных, дающим достаточно высокую точность, является метод с применением шнура, описанный применительно к «Жигулям» Л. Шуваловым в апрельском номере «За рулем» за 1974 год.

Мне он показался несколько неудобным в связи с тем, что работать должны двое (кроме того, трудно определять момент касания колеса). Я упростил его и провожу проверку следующим образом.

На концы толстой лески диаметром 0,8—1,0 мм (можно взять тонкий шнур) нужной длины приделал крючки из проволоки, которыми закрепляю натянутую на уровне центра передних и задних колес леску, как показано на рис. 1. Между боковой поверхностью заднего колеса и леской (рис. 2) вставляю регулируемую по размеру «а» (от 26 до 32 мм) проставку, в качестве которой использую два деревянных бруска размерами 15×10×26 мм и 15×10×6 мм. Угол схождения передних колес, определяемый зазором «б», в норме, если с установленным широким бруском (26 мм) леска касается переднего колеса, а с двумя брусками (26+6=32 мм) — касание отсутствует. При необходимости добиваюсь такого положения регулировкой тяг, как указано в инструкции.

Угол развала колес проверяют обычно при помощи отвеса и линейки на горизонтальной площадке. Но тут есть неудобство: нелегко найти такую площадку. Между тем ее может заменить любая ровная поверхность, если провести два измерения — когда машина стоит в одном, а затем встречном направлении, опираясь колесами на одни и те же места. Сложив и разделив пополам полученные в первом и втором случае величины углов, определим истинное значение угла развала колес, поскольку угол наклона площадки сам собой исключится (в первом положении он прибавится к измерению, во втором — отнимется).

Два года я применяю такой способ проверки на нескольких автомобилях и получаю довольно точные (не раз проверенные на стенде) результаты.

Ю. ГЕРАСИМОВ

445037, Куйбышевская область, г. Тольятти, ул. Юбилейная, 51, кв. 184

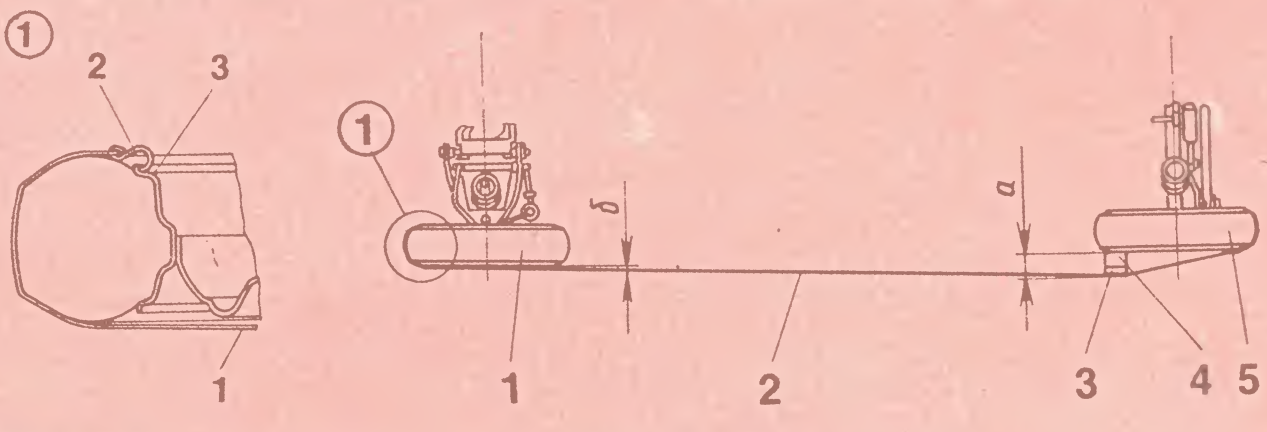


Рис. 1. Так закрепляется леска на дисках колес: 1 — леска; 2 — крючок; 3 — закраина диска.

Рис. 2. Проверка угла схождения: 1 — переднее колесо; 2 — леска; 3 — узкий брусок (15×10×6 мм); 4 — широкий брусок (15×10×26 мм); 5 — заднее колесо.

3. «МОСКВИЧ-400-420»

Это была первая послевоенная модель завода. Ее индекс состоял из двух чисел: первое обозначало модель двигателя, второе — модификацию кузова. Помимо базового кузова «седан» МЗМА выпускал кабриолет «420А» и фургон «422». За семь с лишним лет с конвейера сошло около 114 тысяч седанов «400-420», на которые приходилось около 84% общего количества. Изображенный на рисунке «Москвич» относится к партии, сделанной летом и осенью 1947 года к 800-летию столицы.

Начиная с 1949 года «москвичи» широко использовались для спорта. Здесь в скобках приведены данные о машинах, участвовавших в гонках в 1950—1951 гг.

Годы выпуска — 1947—1954; число мест — 4; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1074 (1190) см³, клапанный механизм—SV, степень сжатия— 5,8 (6,8), мощность — 23 (34) л. с. при 3600 (4200) об/мин; число передач — 3; передаточное число главной передачи — 5,14 (4,37); размер шин — 5,00—16 (5,50—16); длина — 3855 мм; ширина — 1400 мм; высота — 1555 мм; база — 2340 мм; снаряженная масса — 855 кг; скорость — 90 (117) км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 80 коп.

4. «МОСКВИЧ-403Э-424Э»

В 1949 году была построена опытная партия машин, которые имели новые навесные наружные панели кузова, коробку передач с рычагом переключения на рулевой колонке, горизонтально расположенное запасное колесо, капот аллигаторного типа. Основной каркас кузова и узлы шасси остались без изменения. Кузову дали индекс «424Э», а двигатели были предусмотрены двух моделей: «403Э» — с расположенными вверху впускными клапанами и алюминиевой головкой (данные ее приведены в характеристике) и «401».

На одном из «москвичей — 403Э-424Э» в 1950 году на первом чемпионате СССР по кольцевым гонкам занято третье место.

Год постройки — 1949; число мест — 4; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1074 см³, клапанный механизм — IOE, степень сжатия — 6,37, мощность — 33 л. с. при 3900 об/мин; число передач — 3; передаточное число главной передачи — 4,37; размер шин — 5,00—16; длина — 3890 мм; ширина — 1380 мм; высота — 1545 мм; база — 2334 мм; снаряженная масса — 880 кг; скорость — 110 км/ч.